THE PANAMA CANAL
REVIEW
EN ESPAÑOL
OCTUBRE 1º, 1981

99-1-280-C.1

Gift of the Panama Canal Museum

Digitized by the Internet Archive
in 2010 with funding from
Lyrasis Members and Sloan Foundation

http://www.archive.org/details/panamacanalr1981pana

En la Portada

Domina la cubierta una foto por Mel Kennedy de dos barcos del Lejano Oriente que concluyen su tránsito en las Esclusas de Gatún, mientras se continúan trabajos de mantenimiento en el Canal. En el orden usual: una vista por Arthur Pollack de la cúpula de la Iglesia de San Francisco, en el Casco Viejo; el Canal en el pabellón de Panamá en EXPOSHIP '80 en Hong Kong, por Willie K. Friar; el acceso a la estación hidrográfica en Candelaria, por Ed Armbruster; el SS "Cristobal" abandona el puerto de Cristóbal, por T. G. Kaye Richey; un paseo por la Gran Muralla de China, por Willie K. Friar. Diseño de la portada: Mel Kennedy.

Portada interior: Pasajeros del "Island Princess" se aglomeran en la baranda, mientras el crucero pasa por las Esclusas de Pedro Miguel; por Mel Kennedy. Contraportada interior: El vapor "Cristobal", que aparece en el muelle 8 de Cristóbal, pone fin a una meritoria jornada: por Kevin Jenkins. Diseño de la portada: Mel Kennedy.

En la foto a la derecha, un barco transita por las Esclusas de Pedro Miguel, mientras avanzan los trabajos en la línea de las locomotoras de remolque. La renovación de los rieles de las tres esclusas constituye un proyecto multimillonario de mejoras al Canal.

De el Administrador de la Comisión del Canal de Panamá

En celebrar su segundo aniversario y al aproximarse a su fin el período de transición definido en el Tratado del Canal de Panamá, la Comisión del Canal de Panamá ha avanzado firmemente en el cumplimiento de sus compromisos al tiempo que ha mantenido la continuidad en el servicio eficiente a los usuarios del Canal.

Aunque el reto del cambio continúa siendo parte de la vida en el Canal de Panamá, se trata de un desafío que está siendo enfrentado con éxito. Prevalece una actitud positiva y los empleados de la Comisión siguen respondiendo efectivamente a las demandas sobre la vía acuática mientras que el tonelaje que pasa por el Canal alcanza niveles sin precedente.

Si bien las actuales perspectivas son prometedoras, el Canal deberá continuar ofreciendo un servicio eficiente a una tarifa competitiva si habrá de permanecer siendo un medio económico de transporte para una parte importante del comercio mundial. Un número de pasos fueron tomados el año pasado para incrementar la capacidad de tránsito del Canal y a fin de mejorar el servicio que ofrece a los usuarios.

Estos programas extensivos de modernización del Canal y mejoramiento de su capacidad, financiados con los ingresos, están comenzando a producir resultados. Ellos constituyen evidencia de nuestro compromiso de que el Canal continuará siendo un eslabón vital en la cadena del transporte mundial. Se trata de un compromiso que depende en gran medida de la disponibilidad de empleados capacitados consagrados a la misión del Canal. Con tal propósito, la Comisión ha puesto en vigor extensivos programas de adiestramiento que asegurarán las necesidades futuras de personal.

Digno de mención para la administración fue la confirmación en junio del Honorable William R. Gianelli como Secretario Adjunto del Ejército para Obras Civiles, quien tiene la responsabilidad de supervisar la operación de la Comisión del Canal de Panamá y de servir como presidente de la Junta Directiva binacional.

En virtud de que la Comisión del Canal opera como un negocio, está sujeta a las presiones inflacionarias y a otras fluctuaciones económicas y comerciales. Tengo optimismo de que dándole énfasis al mantenimiento de los costos en un mínimo y a la retención de la bien adiestrada y consagrada fuerza laboral, el Canal de Panamá continuará siendo una arteria viable para el comercio mundial.

THE PANAMA CANAL REVIEW
EN ESPAÑOL
OCTUBRE 1º, 1981

ADMINISTRADOR
D. P. McAuliffe

SUBADMINISTRADOR
Fernando Manfredo Jr.

DIRECTORA ENCARGADA
OFICINA DE
RELACIONES PUBLICAS
Willie K. Friar

DIRECTORA
Vicki M. Boatwright

SUBDIRECTORA
Fannie P. Hernández

TRADUCCIONES
Franklin D. Castrellón

DIRECTOR DE ARTE
Mel Kennedy

ILUSTRADOR
Carlos Méndez

FOTOGRAFIAS E
ILUSTRACIONES
Los fotógrafos de la Comisión del Canal de Panamá que contribuyeron con esta edición del REVIEW son Alberto Acevedo, Don Goode, Kevin Jenkins, Arthur Pollack y T. G. Kaye Richey. Otros fotógrafos cuyas tomas aparecen en las páginas de esta edición son Edwin Armbruster, quien suministró casi todas las fotografías para el artículo "Vigilantes de las Aguas del Canal"; James E. Ferrara; Willie K. Friar; Mel Kennedy; Angelo J. Mariano, fotógrafo del Puerto de Nueva Orleans quien suministró las fotos del vapor "Cristobal" y del personal de la División de Transporte Acuático en Nueva Orleans, y Susan K. Stabler.

Publicación Oficial del Canal de Panamá

En Esta Edición

El *Parfitt* y el *Alianza* ayudarán a incrementar capacidad de tránsito del Canal.
Página 8

Nuevos Remolcadores Buena Inversión

Vigilantes del Canal
por Jan Meriwether
Utilizando desde caballos hasta helicópteros, hombres y mujeres del Ramo de Meteorología e Hidrografía administran las 1,289 millas cuadradas de la cuenca del Canal. Tal responsabilidad los lleva selva adentro, río arriba y a los lagos, en donde llevan un control de la disponibilidad de agua para el Canal.
Página 10

Belleza en Dos Tamaños
El Resplandeciente Quetzal y el Aguila Arpía
Uno de los pájaros más hermosos del mundo y el más poderoso águila de la tierra se hallan en Panamá. Su futuro depende de la humanidad.
Página 20

El Casco Viejo
Paseo en el Panamá de Antaño
por Susan Hall Liang
Un paseo por el Casco Viejo de la ciudad de Panamá permite dar un vistazo a su bullicioso presente y su silencioso pasado. Edificios históricos usados hoy día y ruinas en proceso de restauración transportan al visitante tres siglos dentro de la historia de Panamá.
Página 24

Del Canal de Panamá a la Gran Muralla
por Willie K. Friar
Un nuevo acuerdo comercial entre los EE.UU. y China ha aumentado el volumen de carga que pasa por el Canal.
Página 34
Tanto EXPOSHIP '80 como la Conferencia Marítima y Comercial del Lejano Oriente enfocaron la industria marítima de China.
Página 40

Las cometas son diversión . . . y trabajo . . . ¡Pero mucho más diversión!
por Susan K. Stabler
Volar cometas es una antigua tradición de 2,000 años que se originó en la China y que ha encontrado acogida en el Istmo.
Página 44

Inmigrantes Industriosos: Los Chinos en Panamá
por Janet Len-Rios
Ayudar a operar el Canal de Panamá es parte de la cooperación chino-panameña al crecimiento y desarrollo de su patria adoptiva.
Página 47

Navegación Es Nuestro Negocio

Las estadísticas hablan por sí mismas.
Página 54

SS "Cristobal"
El Fin de una Línea
por Fannie P. Hernández
Era una verdadera reina y los residentes del Canal guardan gratos recuerdos de sus viajes en ella. El retiro del *Cristobal* marca el fin de la histórica Panama Line.
Página 56

De la Directora,

Si ha venido preguntándose dónde ha estado el PANAMA CANAL REVIEW desde octubre pasado, permítame asegurarle que ha estado muy activo—en las exposiciones marítimas y comerciales de Hong Kong y China con su ex directora Willie K. Friar, en las remotas estaciones en las selvas de Panamá con Jan Meriwether y los miembros del personal del Ramo de Meteorología e Hidrografía, en Nueva Orleans a bordo del vapor *Cristobal* con Fannie Hernández, y en el Casco Viejo en el corazón de la ciudad de Panamá con Susan Liang.

Es mi deseo que estos artículos y los demás en esta edición del REVIEW logren atraer la atención de usted, el lector, sobre la continua importancia del Canal de Panamá para el comercio mundial; el papel esencial que desempeñan los empleados del Canal en la segura y eficiente operación de la vía acuática; la riqueza cultural y la belleza del país en donde vivimos, y el caudal de historia con que contamos quienes tenemos la fortuna de ser al menos parte de ella.

El REVIEW ha sido siempre el resultado de un esfuerzo de muchas personas. Entre ellas figuran los que han dedicado largas horas y arduo trabajo para transformar ideas y posibilidades fotográficas en una realidad. Nuestro agradecimiento está dirigido también a Nan Chong, Pat Booth y Beverly Williams de la Biblioteca y Museo de la Comisión y al economista Richard Wainio por su cooperación. Tenemos una deuda especial de gratitud para con José S. Alegría de la Imprenta de la Comisión, cuyo dominio de la tipografía y asesoría fueron de gran valor en la producción de esta revista.

Los artículos e ilustraciones que aparecen en el PANAMA CANAL REVIEW pueden ser reproducidos libremente en parte o totalmente, si se le da el crédito al PANAMA CANAL REVIEW como la fuente. Normalmente el REVIEW se publica dos veces al año. La suscripción anual es de $3.50 por correo de 3a. clase y $6.50 por correo de 1a. clase. El precio de las ediciones anteriores es de $1.75 por correo de 3a. clase y $3.25 cuando se envía por correo de 1a. clase. Para obtener las suscripciones, envíe giro postal pagadero a la Comisión del Canal de Panamá, al PANAMA CANAL REVIEW, Comisión del Canal de Panamá, Oficina de Relaciones Públicas, APO Miami, Fla. 34011. Las oficinas de la redacción están situadas en la Oficina Nº 100 del Edificio de la Administración, Balboa Heights, R. de P.

Nuevos Remolcadores Buena Inversión

ESTE VERANO LA Comisión del Canal de Panamá añadió dos nuevos remolcadores a su flota, el *H. R. Parfitt*, nombre dado en honor al último gobernador de la Zona del Canal, y el *Alianza*. El *Progreso*, nave gemela del *Alianza*, llegará en noviembre. Los remolcadores son los primeros de cuatro que está adquiriendo la Comisión como parte de un programa de inversiones de capital para incrementar la capacidad de tránsitos diarios por el Canal.

El *Parfitt*, construído por la firma Thunderbolt Marine Industries, de Savannah, Georgia, a un costo de $4.9 millones, es uno de los remolcadores más versátiles del mundo y el más grande de su tipo en el Hemisferio Occidental. Su principal cualidad es el original sistema de propulsión cicloidal con capacidad para dirigirlo en cualquiera dirección sin cambiar la marcha. En lugar del sistema regular de hélices, el Parfitt está equipado con dos unidades de propulsión Voith-Schneider de 40 toneladas y de cinco hélices. El alto grado de maniobrabilidad del *Parfitt* permite que este remolcador esté preparado para operar en cauces estrechos y en las esclusas.

Con sus 4,000 caballos de fuerza, el *Parfitt* tiene capacidad para tirar 80,000 libras en su proa o en su popa y 60,000 libras de lado.

Seis capitanes de remolcadaores del Canal fueron especialmente adiestrados para operar el nuevo remolcador por el Capitán Arthur Robert Naismith, un experto prestado de la Directiva del Puerto de Nueva Zelandia. El Capitán Naismith acompañó al *Parfitt* al Istmo desde Georgia, tras el bautizo del remolcador en Savannah.

El *Alianza*, adquirido a un costo de $3.9 millones, fue bautizado en la División de Dragado de Gamboa poco después de su llegada.

El sistema de propulsión convencional del *Alianza* con propulsores gemelos Kort Nozzles es más eficaz que el sistema de hélice abierto. Aunque el *Alianza* no puede moverse lateralmente, sus máquinas de 3,000 caballos de fuerza tienen capacidad para tirar más de 90,000 libras hacia adelante y 70,000 libras hacia atrás. El *Alianza* es el primer remolcador adquirido por la Comisión que tiene timones de flanqueo lo cual permite maniobrar el remolcador cuando va marcha atrás. Construído por Bollinger Machine Shops and Shipyard, Incorporated de Lockport, Louisiana, el *Alianza* es la 17a. nave de la flota de remolcadores.

Además de los nuevos remolcadores, otras mejoras al Canal ya concluídas o en programación incluyen la compra de locomotoras de remolque adicionales, mejoras al sistema de iluminación en las esclusas, y una estación de amarre para barcos al norte de las Esclusas de Pedro Miguel.

ZIM
ZIM
ZIM

Vigilantes de las aguas del Canal

Por Jan Meriwether

LA VIDA DEL CANAL DE PAnamá depende de la disponibilidad de agua, y la responsabilidad de administrar este vital recurso descansa en los hombres y mujeres del Ramo de Meteorología e Hidrografía de la Comisión del Canal de Panamá. Empleando computadoras y helicópteros así como machetes y caballos, la misión de esta oficina es la de atender los objetivos de administrar el agua de la Comisión: asegurar que habrá suficiente agua disponible para la navegación por el Canal, y mantener al mismo tiempo un programa efectivo de control del flujo de aguas.

Los 41 empleados del Ramo de Meteorología e Hidrografía cubren más territorio que cualquier otro grupo de la Comisión, pues ellos mantienen vigilancia en las 1,289 millas cuadradas que conforman la cuenca de los lagos Gatún y Madden. Las corrientes de la cuenca nutren los ríos, principalmente el Chagres, que llenan los lagos artificiales de Gatún y Madden. Estos lagos suministran el agua esencial para la operación del Canal y la generación de energía hidroeléctrica. Miles de millones de galones de agua son necesarios cada día pues, sólo en las operaciones de tránsito, cada barco que cruza la vía de agua utiliza 52 millones de galones de agua dulce que fluyen por las esclusas al océano.

Una de las funciones básicas del personal del ramo es recoger y registrar información hidrológica y meteorológica, e información relativa al agua que se halla bajo la superficie de la tierra y en la atmósfera. Los primeros archivos revelan que los estudios hidrológicos de la precipitación pluvial, corrientes de los ríos, inundaciones y niveles de los lagos influyeron enormemente en la decisión de los Estados Unidos de construir un canal por Panamá en lugar de Nicaragua.

El primer esfuerzo conocido para recoger en forma sistemática tal información en Panamá fue la estación de registro de precipitación pluvial establecida en la isla de Taboga en 1861. El ferrocarril de Panamá y la compañía del canal francés original, *Compagnie Universelle du Canal Interoceanique,* mantuvieron registros hidráulicos, o sea de las corrientes de los ríos, y del clima, si bien dichos registros eran con frecuencia fragmentarios e inexactos.

Los ingenieros franceses reconocieron sabiamente la importancia de estos datos para cualquier proyecto de construcción en un país en donde los aguaceros pueden depositar pulgadas de agua en cuestión de horas y arroyos tranquilos pueden convertirse rápidamente en embravecidos y peligrosos ríos. Los franceses establecieron estaciones para medir la precipitación pluvial en Balboa, Gamboa y la isla de Naos, así como estaciones para medir la corriente del río Chagres en Gamboa y en Bohío. Los franceses, quienes emplearon los mejores instrumentos disponibles, mantuvieron registros de la temperatura del agua, las variaciones de la marea y la presión barométrica. Uno de los barómetros originales aún

A la izquierda, la tranquilidad de la madrugada se interrumpe cuando las compuertas de la Represa Madden son bajadas, dejando escapar una estruendosa cascada de agua que ayudará a eliminar hierbas acuáticas del río Chagres y a bajar el nivel del Lago Madden. A la derecha, uno de los primeros pozos amortiguadores empleados para medir el nivel del Lago Gatún.

Esta vista aérea muestra dos de los ríos principales de la cuenca, el Pequení y el Boquerón, cuyo caudal sobre el Lago Madden se redujo notablemente durante la temporada seca.

funciona a la perfección en la oficina del Ramo de Meteorología e Hidrografía, en testimonio fehaciente de la calidad de los instrumentos franceses.

Cuando la segunda compañía francesa, la *Compagnie Nouvelle du Canal de Panama*, fue creada en 1894 con el fin de construir un canal a esclusas, se incrementaron los esfuerzos por recoger información hidrológica precisa, empleándose por primera vez instrumentos que hacían los registros automáticamente.

El General de Brigada Henry Abbot, ingeniero consultor de la segunda compañía francesa y miembro de la Junta Consultiva de Ingenieros de la Comisión del Canal Istmico y del Senado de los Estados Unidos, había iniciado ya en 1894 los estudios básicos de la energía hidráulica de los ríos y la capacidad de reserva de agua para un canal de esclusas. El General Abbot era un firme creyente de la importancia de recopilar tal información, de manera que se pudieran hacer predicciones sobre la disponibilidad de agua para el canal. También creía que la clave para construir un canal por Panamá era conocer la hidráulica, o corriente, del río Chagres. El General Abbot era de opinión que la falla de los franceses al ignorar la importancia de controlar las aguas del poderoso río fue en gran medida la causa de su fracaso. La recopilación de datos sobre el poderoso río Chagres y sus tributarios y la realización de pronósticos sobre la disponibilidad de agua para operar el canal, constituyeron las responsabilidades principales de la Dirección de Meteorología e Hidráulica de los Ríos de la Comisión del Canal Istmico. La dirección fue creada en 1905 y fue la precursora de lo que es hoy el Ramo de Meteorología e Hidrografía.

Aunque la unidad ha cambiado de lugar muchas veces en el directorio de la organización desde 1905, el mandato de que informe sobre "todo fenómeno natural que pueda afectar la disponibilidad de agua y, consecuentemente, la navegación por el Canal de Panamá" ha permanecido inalterable.

Estaciones en la cuenca: La recopilación de información hidrológica en la cuenca del Canal requiere una extensa red de estaciones de recopilación de información. El Ramo de Meteorología e Hidrografía opera 13 estaciones pluviométricas, siete en los ríos y cuatro en los lagos, así como el área de estudios de Agua Salud.

Con el transcurso de los años, se han instalado nuevas estaciones para medir la precipitación pluvial y la corriente de los ríos de la cuenca a fin de contar con un cuadro más preciso sobre la situación del agua en el área del Canal. Los instrumentos instalados en las estaciones registraban la información automáticamente, y esta era recogida periódicamente por los empleados que demoraban días viajando en botes por los ríos y a pie por la bella pero a veces inhospitalaria selva para llegar a lugares remotos.

Una estación de río o de lago consistía en un pequeño edificio en donde se guardaban los instrumentos de compilación de datos y servía de alojamiento a los empleados cuando tenían que permanecer en el campo por un largo período. Aunque hoy día esas estaciones aún existen en la selva, modernos medios de transporte, como helicópteros, han hecho más fácil el acceso a ellas; e innovaciones tales como la instalación de tela metálica en las ventanas y el uso de estufas de gas, han hecho más confortables las estaciones.

El eje del sistema de recopilación de información del Ramo de Meteorología e Hidrografía ha sido tradicionalmente el registro digital, que consiste en un sistema de flotadores y pesas para medir el nivel del agua y el volumen de precipitación pluvial. Los 35 sistemas digitales actualmente en uso en la cuenca miden y marcan los registros en cintas cada 15 minutos. Otro instrumento para registrar el nivel del agua, el registrador análogo, es igual al digital con la diferencia de que imprime en la cinta un registro continuo sobre la elevación del río o el lago en la misma forma en que un electrocardiógrafo registra en trazo continuo las palpitaciones del corazón de una persona. Estos instrumentos combinados ofrecen al hidrólogo un cuadro exacto de las altas y bajas que experimentan los niveles del agua en la cuenca.

La transmisión de esa información a la oficina en Balboa Heights cambió

drásticamente al instalarse en 1966 un sistema telemétrico que incorporó el ramo a la era de la computadora. Mediante el sistema, los datos del nivel de los ríos, la elevación de los lagos y la precipitación pluvial medidos por los registros digitales son transformados por un código electrónico en señales de audio que son transmitidas por radio al terminal. Actualmente, todas las estaciones de precipitación pluvial y las que hay en los ríos y lagos de la cuenca transmiten automáticamente por telemetría cada 15 minutos informes hidrológicos tomados por los registros digitales al terminal en Balboa Heights.

Durante los 30 años que precedieron a 1966, empleados a quienes se conocía como "observadores" vivían en estaciones remotas para observar los instrumentos y proporcionar la información a la oficina principal. Se comunicaban por teléfono y posteriormente por radio, al establecerse que era prácticamente imposible mantener las líneas telefónicas en la selva. Al aparecer la telemetría, los observadores desaparecieron como lo hicieron los cascos de exploradores y los trajes blancos almidonados, pero aún circulan historias de esos valientes personajes que vivían aislados en la selva con apenas lo elemental para vivir y la compañía de los indios y ocasionalmente de miembros de sus familias.

Aunque los registros digitales y el sistema telemétrico han facilitado enormemente hoy día la recopilación de datos, muchos aspectos del trabajo de los hidrólogos y los técnicos no han cambiado en lo que va del siglo. Empleados tienen que internarse aun en la selva para revisar los instrumentos en las estaciones y darle mantenimiento. Además, recogen todos los meses las cintas con los datos del río, el lago y los instrumentos que registran la precipitación pluvial; y como ellos mismos pueden decirlo, el viaje en sí es una aventura.

Debido a lo remoto de la ubicación de las estaciones, los viajes toman aproximadamente el 20 por ciento de las actividades de campo del ramo. Vehículos con tracción en las cuatro ruedas, caballos, cayucos, piraguas y hasta helicópteros son empleados en esta arriesgada aventura en el campo. Aparte de los propios pies, el medio de transporte más frecuentemente usado es el cayuco, un bote largo y

Sólo el hecho de llegar a estaciones remotas en la selva como la de Candelaria, a la izquierda, constituye un reto que incluye, página opuesta desde abajo, empujar el cayuco entre las rocas dispersas en el río, o viajar en vehículos con tracción en las cuatro ruedas y en helicóptero. Arriba, navegar por el río es cuestión de rutina para los palanqueros José Durango, en primer plano, y Amadeo Riquelme, y para el primer encargado de mantenimiento Doroteo Guerrero, al fondo, quienes viajan preparados para lo que venga.

estrecho tallado del tronco de un árbol, transporte empleado por siglos por los indios. Ninguna embarcación se adapta mejor a la navegación por los ríos de la selva.

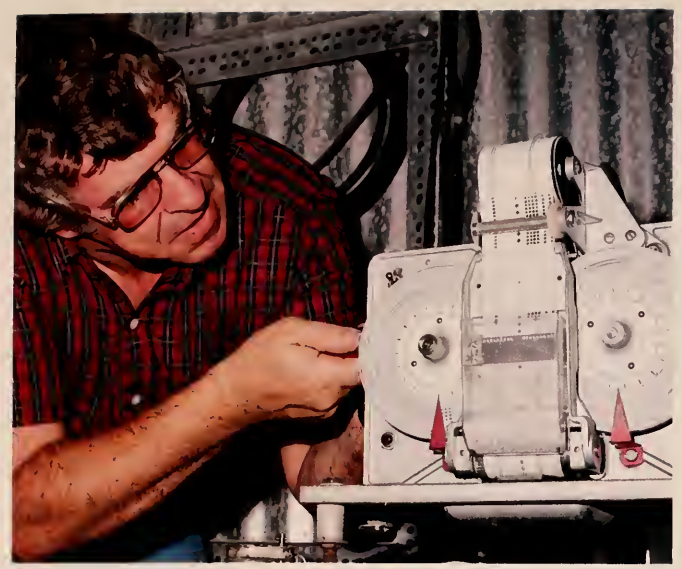
Los indios chocoes proporcionan al ramo cayucos aún no acabados que personal de esa unidad se encarga de terminar. El cayuco más grande usado por el ramo mide 47 pies. Hombres llamados "palancas" se colocan en la proa del cayuco y lo guían con largos palos, aunque se emplean motores para darle velocidad y capacidad de maniobra en los rápidos.

La naturaleza del trabajo en el Ramo de Meteorología e Hidrografía reclama de sus empleados dedicar gran parte del tiempo en la cuenca. La oficina de campo, ubicada al extremo norte de las Esclusas de Pedro Miguel, coordina todo el trabajo de campo y está constantemente en actividad mientras las cuadrillas se preparan para salir o regresar de la selva, los ríos y los lagos. Las cuadrillas generalmente visitan cada estación dos veces al mes durante la temporada seca, y el trabajo es frecuentemente sucio, agotador y peligroso. Pero a cambio de las crecidas de los ríos, las víboras venenosas, los molestosos insectos y las trochas llenas de lodo que hallan a su paso, encuentran también la belleza natural de los cristalinos ríos bañados por la luz del sol, trechos de selva virgen y la paz que proporciona la soledad. Miembros de la familia del Ramo de Meteorología e Hidrografía parecieran enriquecerse de esta actividad al aire libre.

Las cuadrillas que salen al campo llevan sus provisiones, pues son pocas las que pueden ser almacenadas en las estaciones que no cuentan con electricidad ni refrigeración. El miembro de la cuadrilla que sea designado "cocinero" al azar debe preparar las comidas en una pequeña estufa de gas, y las viandas varían desde lo desastroso hasta lo delicioso. El sancocho, una sustanciosa sopa preparada con lo que haya disponible, es el plato tradicional para el almuerzo. Un grupo encontró, no obstante, algo extra en sus platos después que el cocinero preparó la sopa, sin saberlo, con una infortunada lagartija que cayó en la olla cuando estaba destapada. Como dijo uno de los trabajadores, "si no hubiera sido por las uñas y la cola servidas con la carne y los vegetales, nadie lo habría notado."

En virtud de que el clima de Panamá se divide en temporada seca y temporada lluviosa, las tareas del ramo se programan de acuerdo con esa particularidad. La mayoría de las reparaciones y labores de pintura de las estaciones y el equipo y la limpieza del camino de acceso en la selva se programa para los meses secos. Al aproximarse las lluvias, o las crecientes, el ramo se prepara para las responsabilidades adicionales, las faenas y preocupaciones que traen consigo las lluvias y las crecidas de los ríos.

Las fuertes lluvias que caen normalmente de octubre a diciembre o a principios de enero son vitales para la operación del Canal, pues ellas ayudan a llenar los lagos Gatún y Madden. La necesidad de mantener al máximo posible el nivel de los lagos



Aunque el diseño del carrito para mediciones, a la derecha y arriba al centro, mejoró a lo largo de los años, su función sigue siendo la misma. El palanquero Emilio Valencia, en la página opuesta, se balancea en el carrito mientras se prepara para bajar el medidor al río y determinar la corriente de agua. Arriba a la izquierda, el técnico en hidrología Ed Armbruster, hace un ajuste fino al registro digital, el "caballito de trabajo" del sistema de recopilación de datos.

durante la temporada lluviosa trae consigo el peligro real de una inundación.

Un hidrólogo permanece de turno durante la temporada de las inundaciones para pronosticar los desagües y los niveles de los ríos y los lagos. Durante este período, las apariencias pueden ser engañosas; el sol puede estar brillando en Balboa mientras que las crecientes en la cuenca crean las condiciones para proceder a los desagües. En la época de crecientes, las cuadrillas permanecen una semana al mes en cada una de las estaciones de los ríos para medir físicamente la corriente del agua que pasa por ellas. Las mediciones en los ríos no pueden hacerlas por sí solos los instrumentos. Esta labor requiere que una persona se introduzca en un carrito suspendido sobre el río por un cable.

Cuando la elevación de los lagos llega a un punto crítico, funcionarios de Meteorología e Hidrografía ordenan las operaciones de desagüe en los vertederos de Gatún y Miraflores y en la represa Madden para eliminar en forma segura cualquier exceso de agua que pueda ocasionar daño a la maquinaria de las esclusas y a las instalaciones del Canal. Todos los años, el Ramo de Meteorología e Hidrografía efectúa un ejercicio de control de inundaciones en la Comisión para asegurarse de que el personal indicado esté informado y

La recopilación de información en el campo incluye una variedad de actividades y personalidades. En la página opuesta, el hidrólogo supervisor Frank Robinson visita el área de Agua Salud. Arriba a la izquierda, el hidrólogo Luis Alvarado entra al agua para medir los niveles del río. Y arriba a la derecha, Gloria Bazcorizo, una india chocoe firma el talonario de su sueldo mensual por la recolección de muestras de sedimento en el río.

preparado para el caso de una inundación que obligue a cerrar el Canal.

Además de sus funciones habituales, el Ramo de Meteorología e Hidrografía dirige proyectos especiales como el área de estudios de Agua Salud, una zona de cinco millas cuadradas en medio de la cuenca de los lagos Madden y Gatún con características físicas que representan toda la región. Los instrumentos colocados en esa zona recogen información sobre la precipitación pluvial, la corriente, la humedad del suelo y la evaporación que será luego utilizada para establecer los parámetros para una computadora modelo especial. Una vez la computadora sea ajustada para reproducir exactamente las condiciones prevalecientes en la cuenca de Gatún y Madden, el ramo espera usarla como instrumento para pronosticar las corrientes y el nivel de los lagos más rápidamente.

Además de las muestras recogidas por el propio ramo, personal de Meteorología e Hidrografía ha obtenido la cooperación de indios y maestros de escuelas en los pueblos de las riberas, para que recojan periódicamente muestras de sedimento de los ríos y las entreguen a las cuadrillas de campo cuando pasan con destino a las estaciones. Con la información recogida, el ramo estará en capacidad de predecir mejor la futura disponibilidad de agua.

Al tiempo que el Ramo de Meteorología e Hidrografía cumple su original misión de administrar el abasto de agua al Canal de Panamá, colabora en el intercambio de información, opiniones profesionales y asistencia técnica con sus contrapartes en los Estados Unidos y Panamá, incluyendo el Servicio Geodésico y el Servicio Meteorológico de los Estados Unidos y la Dirección de Recursos Naturales Renovables (RENARE), el Instituto de Recursos Hidráulicos y Electrificación (IRHE) y el Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN), de Panamá.

El personal del Ramo de Meteorología e Hidrografía comparte un gran espíritu y una especial camaradería. Algunos lo atribuyen al disfrute pleno del trabajo, con toda su diversidad de funciones y ambientes. Pero más que el placer del trabajo en sí está el reconocimiento del vital papel que desempeña el ramo en la eficiente operación del Canal de Panamá.

Belleza en Dos Tamaños

El Resplandeciente Quetzal y el Aguila Arpía

Acuarela de un quetzal por Lois Morgan

EN LAS FRIAS Y HUMEDAS selvas cubiertas de niebla al occidente de la Provincia de Chiriquí, uno puede ocasionalmente ver una legendaria criatura que fuera deificada por antiguas civilizaciones. Impresionante por su vistoso plumaje de colores verde y rojo, el resplandeciente quetzal ha estado ligado por siglos a la historia de la humanidad.

Conocido en Panamá también con el nombre de "guaco", el quetzal pertenece a la familia de las trogónidas, formada por aves solitarias de brillantes colores que habitan las selvas tropicales de América, Asia y Africa. Aunque las especies de esta familia no suelen ser vistas en el patio de la casa, pues evitan establecerse cerca de sitios poblados, son, no obstante, numerosas en Panamá. Sin embargo, el quetzal, considerado por muchos el ave más hermosa del mundo, está escaseando cada vez más.

Aunque la mayoría de las trogónidas no tiene plumas ornamentales, el quetzal macho es una maravillosa excepción. El ave debe en gran parte su fama a las largas plumas, o tectriz, que se extienden más allá de su cola. Las dos plumas centrales son mucho más largas que el cuerpo del ave. De un color verde dorado iridiscente, estas plumas tienen entre 15 y 30 pulgadas de largo y toman unos tres años para alcanzar su tamaño máximo.

Las plumas del resplandeciente quetzal están adheridas levemente al cuerpo y se desprenden fácilmente. Se ha dicho que un quetzal macho volará de una rama dejándose caer hacia atrás, en lugar de despegar hacia adelante, para evitar el roce de su frágil tectriz con la aspera madera. El quetzal hembra, como la hembra de la mayoría de las especies de aves, no es tan llamativa como el deslumbrante macho. Carece de la prominente y atractiva tectriz y sus colores son menos llamativos.

Los quetzales, como los pájaros carpinteros, hacen sus nidos en el tronco de árboles en deterioro, La limitación de espacio no constituye un problema para el quetzal macho, que entra al nido y aparentemente se coloca de manera que su cola queda hacia arriba contra la parte posterior y su tectriz se extiende sobre la cabeza hasta fuera de la entrada.

(Continúa en la página 22)

MIENTRAS QUE EL OCCIDENte de Panamá es el hábitat natural de una de las aves más hermosas del mundo, las tierras bajas y las montañas del Darién se han convertido en uno de los últimos refugios del águila más grande y poderosa del mundo, el águila arpía.

Esta magnífica ave de presa era bastante común en Panamá hace más de 100 años, y los registros indican que se observaron águilas arpías en la Isla de Barro Colorado y en Pacora, Campana, Fuerte Sherman y Puerto Obaldía, en la comarca de San Blas.

Hoy día se requiere mucha determinación de parte de un fervoroso observador de aves para lograr aunque sea un vistazo fugaz de un águila arpía. La caza y la destrucción extensiva del hábitat han empujado a estas aves a regiones inaccesibles en donde hacen sus nidos en los árboles más altos, generalmente de más de cien pies.

Para el Dr. Nathan Gale, veterinario y ex-presidente de la Sociedad Audubón de Panamá, el observar un águila arpía en libertad requirió viajar hasta el apartado poblado de El Real, en el Darién, y de allí navegar río arriba en cayuco durante dos días, y escalar el escabroso Cerro Tacarcuna, en donde su tenacidad finalmente rindió fruto.

Aunque las selvas de Panamá son embellecidas por pájaros de vivos colores, el águila arpía es un caso excepcional, con su discreto plumaje gris, negro y blanco. Su dorso, las alas, la cola, el pescuezo y la cabeza tienen varios matices de gris, en tanto que las plumas de la pechuga son blancas y las de la región inferior de las alas son blancas con líneas grises. Hacia la parte posterior de la cabeza, un águila arpía adulta luce una doble cresta de plumas oscuras que, cuando se encrespa da al águila un aspecto particularmente fiero. Lo que al águila arpía le falta en colorido, le sobra en fuerza bruta.

Con su doble cresta levantada, el águila arpía macho del zoológico en el hipódromo de Panamá espera pacientemente que le tomen la fotografía. Las fotos del águila que acompañan este artículo fueron tomadas por T. G. Kaye Richey, quien aparece abajo concluyendo su tarea mientras el amaestrador del águila mantiene una estrecha vigilancia.

La palabra arpía proviene del griego "harpyiai", que significa "raptores". En la mitología clásica, las arpías eran criaturas temibles, representadas generalmente por aves de rapiña con rostro de mujer. Un águila arpía volando entre las ramas a una velocidad de 40 a 50 millas por hora para arrancar de un árbol a un mono o a un perezoso con sus filosas garras bien merece su nombre.

Como la mayoría de las aves de presa, la hembra es más grande que el macho, en su caso aproximadamente un tercio mayor. Una hembra adulta pesa hasta 20 libras y mide aproximadamente 3 pies de largo. Con sus alas extendidas que miden entre $5^1/_2$ y 7 pies, el águila arpía es un ave poderosa y sumamente ágil en vuelo, pero raramente lo hace al aire libre.

Además de perezosos y monos, la dieta de la arpía incluye zarigüeyas, coatíes, puerco espines, serpientes y, en ocasiones, aves grandes como guacamayas. Las enormes y poderosas patas del águila con sus garras de tres pulgadas suelen matar instantáneamente a la desprevenida víctima.

El Dr. Gale ha tenido valiosas experiencias con la imponente ave. En una ocasión mantuvo en su patio un águila hembra herida mientras buscaba un zoológico donde donarla. Un cazador en Santa Fe, Darién, le había destrozado una parte del ala y buscaba venderla. Al oir que el águila estaba en venta, el Dr. Gale contrató un avión para ir a Santa Fe a

(Continúa en la página 23)

Quetzal Resplandeciente

(Viene de la página 20)

El quetzal fue adorado por las antiguas tribus Maya y Tolteca en México y Centroamérica como Quetzalcoatl, el dios de la creación y la fecundidad. Con los aztecas, la adoración del quetzal llegó a su límite. Quetzalcoatl viene de la palabra azteca "quetzalli", que significa "pluma preciosa" y "coatl", que significa "serpiente", de manera que el dios fue también conocido como pájaro serpiente. Con el correr de los años, Quetzalcoatl se convirtió en un dios humanoide que se adornaba con hermosas plumas de quetzal. Para los indios, las plumas del ave eran objetos codiciados cuyo uso estaba limitado por ley a la realeza y a la nobleza. La ley azteca también prohibió matar quetzales, y los indios debían capturar viva el ave, sacar su hermosa cola y dejarla en libertad.

Algunos historiadores consideran que el mito de Quetzalcoatl causó la derrota de los aztecas por el explorador español Hernán Cortés, quien conquistó México a principios de los 1500. Montezuma, el emperador azteca, creía que Cortés era la personificación del dios Quetzalcoatl que regresaba a su pueblo, como había sido profetizado por la leyenda. Cortés, que se había colocado plumas de un quetzal sobre su casco, fue recibido con honores y cuando los aztecas se dieron cuenta de su error ya había capturado la ciudad.

La leyenda india también ofrece una explicación sobre la intensidad y el contraste de colores del quetzal macho, cuyo plumaje es verde iridiscente en la cresta así como en la parte superior del cuerpo y en el pecho, y rojo vivo en la parte inferior del pecho y en el vientre.

Los mayas y los aztecas creían que después de haber muerto más de 20,000 mayas a manos del conquistador español Pedro de Alvarado y sus tropas en los campos de batalla de Quetzaltenango (nombre indio que significa "sitio de los quetzales"), los quetzales volaron hacia la tierra, cubrieron los cuerpos de los indios muertos con plumas verdes y bebieron la sangre.

Después de la conquista por los españoles, el quetzal fue cazado sin piedad y se hizo tan escaso que algunos europeos lo clasificaron como ave legendaria que, en realidad, nunca existió. En el siglo XIX, el quetzal fue descubierto nuevamente por los europeos, quienes enviaron muestras a Europa a los coleccionistas y para ser usados en modas. Aunque hoy día el quetzal está protegido por ley en algunos países, incluyendo a Panamá, su especie continúa disminuyendo debido a la caza para su plumaje y a la gradual destrucción de los bosques.

Es irónico que el quetzal, el pájaro nacional de Guatemala cuyo nombre lleva la moneda nacional de ese país, es mucho más numeroso en Panamá que en Guatemala, ya que la destrucción de los bosques de la cordillera central de Guatemala ha ocasionado la casi total desaparición del quetzal.

La mayoría de los puntos en donde se ha avistado el quetzal en Panamá se hallan al occidente de Chiriquí, pero también se le ha observado en Bocas del Toro, al este de Chiriquí y en Veraguas. Científicos y aficionados a la ornitología suelen viajar a esas áreas para observar esta rara especie ya que, sin tener que andar muy lejos y quizás con la ayuda de un guía local, el hábitat del quetzal en Panamá es generalmente accesible.

Una de las regiones más conocidas para observar quetzales es la Finca Fernández en Cerro Punta, cerca de Volcán, en Chiriquí. La familia ha reservado una sección de la finca para los pájaros y, por una pequeña suma, llevan a las personas al área. Por su parte, el gobierno panameño ha declarado parque nacional el área del Volcán Barú, hábitat favorito del quetzal.

El quetzal, que alguna vez se creyó dirigiría el destino de una civilización, pone hoy el suyo en los designios de la humanidad.

Arriba, aunque ya quedan pocos quetzales en Guatemala, los motivos inspirados por esta ave siguen siendo populares en diseños de tela y joyería, además de ser el símbolo de la moneda guatemalteca. En la página opuesta, la inocente mirada inquisidora del águila arpía puede ser engañosa, pero no hay duda del poder mortífero de sus fuertes garras.

Aguila Arpía

(Viene de la página 21)

comprarla, curarla y luego usarla en su programa de reproducción en cautiverio. Durante el vuelo de regreso, colocó un saco sobre el águila para inmovilizarle la cabeza y las alas, y la colocó en sus piernas, agarrándole las patas para mantenerla prácticamente inmóvil. "Lo peor que podía imaginarme era estar encerrado en una avioneta con un águila arpía suelta", subrayó el Dr. Gale.

No es fácil tener una boca, o un pico, más que alimentar, particularmente si consume de tres a cuatro libras de carne al día. El Dr. Gale cuenta que algunos buenos policías del Canal de Panamá con frecuencia dejaban bolsas en la puerta de su casa con animales salvajes hallados muertos en la carretera. Cuando no había disponibles estos animales, él alimentaba el ave con dos libras de riñones de res al día.

El águila arpía hembra fue finalmente donada al zoológico en los predios del Hipódromo Presidente Remón, de Panamá. Actualmente se halla encerrada en una jaula especial de 20 por 40 pies, junto a un águila arpía macho obtenido de una persona en la región de Volcán. Se planea trasladar la pareja a una jaula más grande en el Parque Nacional Soberanía (Jardines Summit), en donde estarán bajo el cuidado de la Dirección Nacional de Recursos Naturales Renovables (RENARE).

La experiencia del Dr. Gale con águilas arpías comenzó antes de viajar a Panamá. Cuando era asistente del director del Zoológico de Los Angeles, colaboró junto a varios colegas en el rodaje de una película titulada "Harpy" (Arpía). El zoológico compró para la compañía peliculera un águila arpía macho y una hembra que tendrían papeles estelares en la película. El argumento gira en torno a un hombre, protagonizado por Hugh O'Brian, que desea librarse de su esposa. Se le ocurre la ingeniosa y siniestra idea de utilizar una enorme águila arpía para que haga el "trabajo". El ave es entrenada para que ataque una peluca, que el protagonista regala después a su esposa. Infortunadamente para ella, un águila arpía casi nunca falla.

Las dos águilas fueron entrenadas para la película en el árido desierto Mojave, del oriente de California. Las aves se convirtieron en propiedad del zoológico una vez fue concluida la película, pero surgió un problema: las arpías habían aprendido a atacar tan bien que no se les podía acercar nadie. Frank Todd, amigo del Dr. Gale encargado entonces de las aves del Zoológico de Los Angeles, cometió el error de subir a la jaula para observar un polluelo recién nacido, el primero en nacer en cautiverio. Fue atacado a través de la malla por el águila macho.

Aunque su apariencia no produce temor, la majestad de la arpía y su enorme poder la convierten en un ave impresionante. Según Julián Chan, historiador en el Instituto Panameño de Turismo, extraoficialmente se reconoce al águila arpía como el ave nacional de Panamá.

La fuerza y belleza del águila arpía y el quetzal hacen de ellas dos de las aves más interesantes de Panamá. Y en la medida en que las selvas y bosques se mantengan intactos, ellas sobrevivirán para admiración de futuras generaciones.

2. La Catedral Metropolitana
The Metropolitan Cathedral

4. Palacio Presidencial
Presidential Palace

1. Altar de Oro
Golden Altar

5. Instituto Bolivar
Bolivar Institute

3. Correos Nacionales
Postal Administration

6. Teatro Nacional
National Theatre

8. Palacio de Justicia
Palace of Justice

9. Plaza de Francia
French Plaza

7. Iglesia de Santo Domingo
Church of Santo Domingo

El Casco Viejo

de la ciudad de Panamá

Paseo en el Panamá de Antaño

Artículo por Susan Hall Liang

Protagonistas del paseo:
Robert y Alida Emerick

SI ESTA DE COMPRAS O RECORRIENDO la ciudad de Panamá y se aventura por la Avenida Central más allá del Parque de Santa Ana llegará al sector de San Felipe, conocido también como el Casco Viejo de la ciudad. Allí, si sabe a dónde dirigir su mirada podrá viajar tres siglos atrás al pasado de Panamá. A diferencia de las ruinas históricas de Panamá la Vieja y del Fuerte San Lorenzo, la vida ha continuado en el Casco Viejo y la historia se confunde con la ropa tendida, las risotadas de los niños y el bullicio de la gente.

Pues el Casco Viejo es el sitio en donde tuvo sus orígenes la actual ciudad. Localizado en la punta de la península que se proyecta en la Bahía de Panamá, el Casco Viejo fue el principal escenario del segundo período de la historia de Panamá, que comenzó con el traslado de la antigua ciudad de Panamá después de haber sido reducida a cenizas tras el ataque del pirata Henry Morgan en 1671.

Ubicada a corta distancia calle abajo de la Avenida Central en la sección comercial de la ciudad de Panamá, el área incluye el Parque de la Catedral, el Teatro Nacional y la Plaza de Francia. Si hace el trayecto a pie por la Avenida Central, podría identificar el Parque de Santa Ana por los centenares de limpiabotas y gente discutiendo política que lo frecuentan. Desde Santa Ana la Avenida Central se prolonga a la izquierda del Café "Coca-Cola", pasa por la casa matriz del Citibank, se estrecha a las alturas de la Iglesia de La Merced y vuelve a ampliarse al desembocar en el corazón del Casco Viejo: La Plaza de la Catedral, dominada por la catedral de dos torres gemelas con incrustaciones de madreperla.

Calles estrechas con casas pintadas color pastel; balcones, algunos con cascadas de flores; plazuelas sombreadas por árboles; arcos de enormes piedras; ruinas que han sobrevivido al tiempo; un altar de madera tallada completamente revestido de láminas de oro—todo esto y aun más han sobrevivido en el Casco Viejo para relatar la agitada historia de Panamá, desde que fue una pequeña ciudad amurallada hasta que se convirtió en el puente del mundo.

En el Casco Viejo, balcones adornados de flores ofrecen protección del sol tropical.

Actualmente se adelantan trabajos de renovación en muchos de los edificios históricos del Casco Viejo y sus alrededores están adquiriendo un renovado brillo. No obstante, gran parte del área aún se halla en mal estado y las calles no están tan limpias como sería deseable. Pero la gente del Casco Viejo, muchas de cuyas moradas de un solo cuarto que incluyen sala-comedor y recámara puede apreciarlas el transeúnte, se mantiene al tanto de lo que ocurre en la calle y está siempre dispuesta a ofrecer orientación y una sonrisa amistosa.

En una rápida excursión por el área el individuo poco observador sólo notará que es el sector antiguo y nada más. Pero si usted se da un paseo de una o dos horas, podrá seguir el desarrollo de Panamá desde que fuera una provincia del virreinato de Nueva Granada, bajo el dominio español, hasta un estado y después un departamento de la República de Colombia y, finalmente, su separación de Colombia en 1903 hasta la República independiente que conocemos hoy día.

El traslado de la ciudad al nuevo sitio se convirtió en una necesidad cuando el ataque de Morgan a Panamá la Vieja convenció a sus fundadores que el viejo sitio que tenía 150 años era indefendible.

Los poblados españoles originales en el Istmo estaban localizados en la costa del Atlántico y eran Nombre de Dios y Portobelo. Vasco Núñez de Balboa cruzó el Istmo en 1513 y mientras "permanecía en silencio sobre un pico en el Darién", observó por primera vez el Pacífico, que se extendía hacia el sur, y lo llamó "Mar del Sur". Al introducirse en sus aguas reclamó las tierras que rodeaban el océano para la monarquía española.

Poco después Pedro Arias de Avila, también conocido como Pedrarias Dávila, explorador español y rival de Balboa por el control del Istmo, decapitó a Balboa y se convirtió en jefe único de Castilla de Oro. Pedrarias decidió entonces que necesitaba una ciudad en la costa del Pacífico con un puerto adecuado que sirviera de base para el tráfico transístmico procedente de las tierras que esperaba descubrir más al sur.

Así, el 15 de agosto de 1519, la misma fecha en que se celebra la

Los empleados de la Comisión Alida de Obaldía Emerick, bisnieta del segundo presidente de Panamá, y su esposo Robert inician una caminata por el Casco Viejo en la Plaza de Francia, a la derecha. Abajo, examinan en la plaza una de las placas conmemorativas del esfuerzo francés por construir el canal. A la derecha, admiran el Altar de Oro, tallado hace cuatro siglos y luego embellecido con deslumbrantes láminas de oro.

Fiesta de Nuestra Señora de la Asunción, se fundó la primera ciudad de Panamá. Durante el próximo siglo y medio se convirtió en una de las principales ciudades del Nuevo Mundo, alcanzando una población de 10,000 habitantes. La visión de Pedrarias se materializó al convertirse el Istmo en la principal ruta para el transporte y transbordo de los tesoros procedentes de todos los países de la América Latina al sur de México, y Panamá llegó a ser uno de los principales centros de comercio de España. Pero finalmente, la gran riqueza de la ciudad, simbolizada por su fama como "Ciudad de Oro", atrajo la atención de Morgan y condujo a su destrucción.

La Reina de España Mariana de Austria autorizó rápidamente la construcción de una nueva ciudad en otro sitio. La construcción se inició cerca de las faldas del Cerro Ancón, e incluyó planes para una muralla alrededor de la ciudad, un foso que corta la península y cañones para proteger las vías de entrada a la ciudad desde mar y tierra. El traslado oficial de la ciudad al nuevo sitio ocurrió el 21 de enero de 1673.

Un buen lugar para iniciar una caminata por el Casco Viejo es la Plaza de Francia, en el extremo sur de la península. Esta plaza, dedicada al esfuerzo francés por construir un canal a nivel, está rodeada por parte del muro original. Celdas o bóvedas en el muro dan a este sector del muro

su antiguo nombre de "Las Bóvedas". Hasta principios de 1900, esta área era una fortaleza y las bóvedas eran usadas como calabozos, principalmente para reos sentenciados por delitos menores. El cuento de que hay una serie de bóvedas en la sección inferior en donde se internaban presos que se ahogaban al subir la marea carece de fundamento.

Colocadas en las columnas del muro hay doce placas de mármol con inscripciones alusivas a la construcción del Canal por los franceses y los nombres de personas distinguidas que contribuyeron en ese esfuerzo.

En la plaza se levanta el Palacio de Justicia, blanco, de estilo neoclásico, que tiene inscritas las palabras "IVSTITIA" y "LEX", voces latinas que significan "justicia" y "ley". Parte del palacio fue sede del Congreso de Panamá y hoy día aloja la Corte Suprema de Justicia de Panamá y otros tribunales menores.

Sobre las bóvedas se halla el paseo amurallado. En un tiempo, la muralla se extendía a lo largo de la playa, y se unía encerrando la ciudad a alturas de la Calle 10a., en donde había un portón llamado la "Puerta de Tierra".

El muro que rodeaba la ciudad medía de 20 a 30 pies de alto y de 10 a 13 pies de ancho. A todo lo largo del muro había 15 puestos para centinelas. Parte de uno de los baluartes que defendían la puerta de tierra aún es visible hoy día. Conocido como "baluarte de Jesús", se puede apreciar en la Calle 10a. cerca de la Avenida A.

A unas tres cuadras al oeste de la Plaza de Francia, en la intersección de la Calle 4a. y la Avenida A, se encuentran las ruinas de la primera iglesia construída en la nueva ciudad, la Iglesia de Santo Domingo. En ese templo, el primer Obispo de Panamá y Prelado de la Diócesis, Lucas Fernández Piedrahita, celebró su primera

misa pontificia por la nueva ciudad de Panamá. En el transcurso de los años la iglesia fue destruída por el fuego en varias ocasiones y en cada oportunidad fue reconstruída. Después que el Gobierno colombiano despojó a la Iglesia de sus pertenencias, el convento de Santo Domingo fue subastado y vendido en 1857 y eventualmente comenzó a deteriorarse.

Dentro de las ruinas de Santo Domingo se encuentra el famoso Arco Chato. Construído sin refuerzo y con delicadas curvas, el arco ha sobrevivido más de dos siglos y fue decisivo en la elección de Panamá para construir un canal que uniera los océanos Atlántico y Pacífico. Los ingenieros aceptaron el arco como prueba de que Panamá, a diferencia de otras naciones centroamericanas, estaba exenta de los peligros de un terremoto.

Al lado de la Iglesia de Santo Domingo hay una pequeña capilla, construída muchos años después, que aloja al Museo de Arte Religioso Colonial. Del museo vale mencionar la estatua polícroma de Nuestra Señora del Rosario, que fue tallada a mano. Considerada milagrosa por muchos de los fieles, la estatua es una reliquia de la antigua ciudad de Panamá.

Más al oeste de Santo Domingo, en la esquina de la Calle 9a., está localizada la Iglesia de San José, también conocida como la Iglesia del Altar de Oro. Constituye uno de los atractivos turísticos más popular.

El altar fue traído de la iglesia construída por los Padres Agustinos Recoletos en la antigua ciudad de Panamá. La historia cuenta que fue salvado de Morgan por un sacerdote de nombre José que cubrió el altar de alquitrán y tuvo la osadía de pedirle a Morgan una donación para ayudar a reconstruirlo. Se dice que Morgan exclamó: "¡Este hermano es más pirata que yo!" y procedió a hacer su donación.

La Iglesia sirvió posteriormente como una escuela y fue abandonada finalmente hasta que se permitió a la orden de los Agustinos, a quienes el Gobierno colombiano había prohibido en 1833 ejercer su labor en la república junto a otras órdenes religiosas, regresar a encargarse de la Iglesia en 1898.

Se comenzó a restaurar la iglesia y

Esculturas de ángeles adornan la cúpula de la bella Iglesia de San Francisco, en la Plaza Simón Bolívar, arriba. En la página opuesta: arriba, en mudo testimonio de la destreza de los artesanos de antaño, el arco chato que servía de base a la tarima en donde se presentaban coros, aún se conserva tras dos siglos. Abajo, a poca distancia del Palacio de Justicia, en la Plaza de Francia, Bob y Alida caminan por el paseo amurallado en donde soldados del siglo XVII solían hacer rondas, vigilantes de cualquier ataque pirata.

en especial el altar finamente tallado, el cual fue cubierto con láminas de oro. Considerado una extraordinaria obra de arte, el altar es de construcción totalmente criolla.

Como es costumbre en las ciudades españolas, en el centro del Casco Viejo hay una plaza en donde se construyeron la catedral y los edificios del gobierno. Se le conoce como Plaza de la Independencia, porque fue el sitio en donde Panamá declaró su independencia de Colombia, y también como Plaza de la Catedral.

La primera piedra de la Catedral fue colocada en 1688, y su construcción

continuó en forma esporádica por más de un siglo hasta que fue concluída. La Catedral tiene una nave central, cuatro naves laterales y dos torres con incrustaciones de madreperla traída de Islas de las Perlas. Las campanas en las torres son famosas por su agradable tonalidad y aun hoy día suenan para llamar a los feligreses.

Cerca de la Catedral se hallan las ruinas del convento y la universidad Jesuíta. La Universidad de San Javier, concluída en 1751, fue de corta duración en virtud de que los Jesuítas fueron expulsados de Panamá poco menos de veinte años después. El edificio se incendió en 1781.

También en la plaza, hacia el sur, permanece aún lo que fue originalmente el Gran Hotel. Fue construído en 1875 de techo mansarda, señal de la influencia francesa de la época. Comprado por la Compañía del Canal Francés el edificio fue la sede administrativa de la construcción del Canal hasta que los Estados Unidos lo adquirió junto a los demás activos de la Compañía del Canal Francés por cuarenta millones de dólares. La Comisión del Canal Istmico, la agencia del gobierno de los Estados Unidos a la que se asignó la responsabilidad de construir el Canal de Panamá, utilizó el edificio como su centro de operaciones.

Más allá de la oficina de correos está el Palacio Municipal. Allí tuvo lugar el cabildo en donde se declaró la Independencia de Panamá de España en 1821 y de Colombia en 1903. La estructura original fue demolida y reemplazada en 1910 por el actual edificio de estilo neoclásico. No sólo sirve de sede de las sesiones del Concejo Municipal de la ciudad de Panamá, sino que aloja también las oficinas de la Academia Panameña de la Historia y al Museo de Historia.

Justamente frente a la Catedral se halla el Hotel Central. Construído en los años de 1880, el hotel era de propiedad de los hermanos Erhman, miembros de prominente familia panameña de origen francés. El hotel de madera tuvo sus mejores días. Entre sus huéspedes figuraron buscadores de oro que viajaban de o hacia California; agentes de la compañía constructora del canal francés y, años más tarde, empleados de la Comisión

En la pintoresca Plaza Simón Bolívar, parte superior a la izquierda, se encuentra un monumento al famoso Libertador suramericano. En la parte superior derecha, la escalera de madera es el único recuerdo que queda del esplendor que antaño tuvo el Hotel Central. Arriba, el antiguo Club Unión es ahora un club de la Guardia Nacional. Página opuesta: Arriba, las torres de la Catedral con sus incrustaciones de madreperla brillan con el sol. Abajo, a la izquierda, los frondosos árboles y las bancas invitan a sentarse en la Plaza de la Catedral. Abajo, a la derecha, la Dirección de Correos fue una vez el edificio de administración de la compañía del canal francés.

Los Emerick hacen una pausa en una de las residencias privadas reacondicionadas en el Casco Viejo, a la derecha. Entonces se dirigen al Palacio Presidencial, abajo, en donde las garzas dan un toque de elegancia al patio del palacio, al extremo derecho. En la página opuesta: el paseo concluye con una parada en el Teatro Nacional, cuyas elegantes puertas de la entrada apenas dan una idea de la opulencia interior.

del Canal Istmico.

Dos cuadras al norte del parque, en la Calle 5a., se encuentra el Palacio Presidencial. El palacio fue construído por el Juez Luis de Lozada Quiñónez, uno de los dos miembros de la "Real Audiencia" que se hallaba en Panamá cuando murió de repente el gobernador en 1673. El juez no titubeó encargándose inmediatamente de las riendas del gobierno.

Lozada decidió construir una combinación de residencia y oficina en el lugar más estratégico de la ciudad. Empleó materiales enviados de España para la construcción de la nueva ciudad, desvió fondos enviados desde Perú con igual fin, tomó esclavos que habían sido asignados a la construcción del foso de defensa de la ciudad y los empleó en la construcción de su propia casa.

Edificada en piedra, la casa era la más grande construída en su época. Contaba con suficiente espacio como para almacenar el oro traído de los puertos del sur, así como los artículos transportados desde España para los comerciantes de las colonias al sur. Y la ubicación permitió al juez mantener estrecha vigilancia sobre los barcos que comerciaban con Perú.

El Concejo de la ciudad protestó ante el rey por este abuso de los fondos públicos y de los trabajadores, señalando además que Lozada estaba muy ocupado construyendo su propia casa como para atender los asuntos públicos.

Carlos II, en respuesta a las querellas, colocó al Obispo de Panamá al frente del Gobierno; pero no fue hasta la muerte de Lozada que el edificio quedó fuera de su control y se convirtió en la Aduana del Pacífico.

Posteriormente, el edificio fue empleado como depósito y durante varios años funcionó como escuela. Finalmente, en 1875, fue destinado como residencia de los gobernadores colombianos del Departamento de Panamá y a partir de 1903 como sede de la Presidencia de la nueva república independiente. En 1922, el Presidente Belisario Porras ordenó la renovación que le dio el carácter morisco.

En el Palacio hay hermosos salones decorados con murales del pintor panameño Roberto Lewis, y en el tercer piso hay un "penthouse" ocupado por el Presidente y su familia. Pero lo más impresionante es el patio justamente a la entrada, dentro del Palacio con su pequeña fuente y sus pilares con incrustaciones de madreperla. Desde 1922, garzas vivas se movilizan de uno a otro lado en el patio, dándole al edificio el nombre con que también se le conoce, el

Palacio de las Garzas.

Al sureste del Palacio, sobre una pequeña plaza en la Calle 3a. se halla el Instituto Bolívar, un plantel educativo mixto. En este edificio, que fue originalmente el Convento de San Francisco, se encuentra el salón en donde se reúne la Sociedad Bolivariana. Este salón, recientemente restaurado, sirvió de escenario al Congreso de Panamá organizado por Simón Bolívar en 1826. En ceremonia efectuada aquí en 1956, y a la cual asistieron el Presidente Eisenhower y los jefes de estado de todos los países latinoamericanos, se conmemoró el Congreso.

Bolívar, considerado el Libertador de Sur América del dominio español, convocó el Congreso para considerar la formación de una Unión de Estados Hispanoamericanos. Aunque el propio Bolívar no asistió y el Congreso resultó infructuoso, sus ideales aún viven y son alentados con esperanza por muchas naciones latinoamericanas.

A una cuadra del Instituto Bolívar está el Teatro Nacional. Construído en 1907, el teatro fue totalmente restaurado hace poco y presenta una elegante belleza. La estructura es de estilo neobarroco y el interior está decorado en terciopelo rojo y dorado, con murales en su cielo raso pintados por Roberto Lewis. El Teatro tiene una excelente acústica y cinco niveles con asientos para 995 personas.

El Teatro Nacional está frente al mar. A dos cuadras al sur se halla la Plaza de Francia, en donde iniciamos la excursión.

El actual programa de renovación del casco viejo iniciado por el Instituto Panameño de Turismo incluye el refuerzo de las bases y la restauración de los elementos decorativos y estructurales de los edificios y las ruinas. Donde es necesario, las paredes son inyectadas con cemento especial para darle fortaleza mientras que otras estructuras son cubiertas con material especial para la protección contra los elementos. El proyecto, estimado en $2.5 millones, más que embellecer el casco viejo, tiene el objetivo de proteger los edificios y plazas históricas de Panamá que hacen recordar su fascinante y variado pasado.

El pasado de la ciudad como puente para el transporte de enormes riquezas, oro y mercancías de toda clase hace trescientos años, auguraban el papel que juega hoy día Panamá como puente del mundo reflejado en la gran cantidad de barcos y bienes de muchas naciones que transitan el Canal.

Del Canal de Panamá a la Gran Muralla

El Comercio de CHINA y el CANAL

Artículo y Fotografías
por Willie K. Friar

EL BARCO ERA EMPEQUEÑECIDO por el gran tamaño de los cisternas que transportan el petróleo de Alaska por el Canal de Panamá, y su carga era pequeña comparada con la carga de los enormes barcos de furgones que se proyecta sobre las esclusas.

Aun así, el *Wumen*, un carguero de 475 pies de largo y 66 pies de manga, llamó la atención en el Canal. Navega bajo la bandera de la República Popular de China. Los tránsitos de naves bajo esta bandera eran raros hasta antes del año pasado, oscilando su número de cero en los inicios de la década de los '70 hasta un máximo de uno el año fiscal 1977. No obstante, durante el año fiscal 1980 los tránsitos de barcos chinos aumentaron a 29, aproximadamente un 300 por ciento con respecto al año anterior, y para 1981 se espera que esa cantidad se duplique en exceso hasta alcanzar aproximadamente 65 tránsitos.

Más importante aun ha sido el incremento en el comercio de y hacia China que utiliza el Canal, por barcos de distintas banderas. Ese comercio aumentó de menos de un millón de toneladas los años fiscales 1976 y 1977 a 3.2 millones de toneladas el año fiscal 1979, saltando a 8 millones de toneladas el año fiscal 1980. Este año la carga originada o con destino a China superará los 11 millones de toneladas, representando cerca del 6.5 por ciento del comercio por el Canal.

Dos factores han sido determinantes en el hecho de que China utilice más el Canal de Panamá. Uno ha sido el tremendo crecimiento de la flota mercante china y el otro ha sido la ejecución de los acuerdos comerciales entre China y los Estados Unidos suscritos en 1980.

La flota mercante china ha crecido de unos 250 buques con aproximadamente 1.2 millones de toneladas de peso muerto en 1970 a más de 850 buques y aproximadamente 7 millones de toneladas de peso muerto

MOVIMIENTO SELECTIVO
DE ARTICULOS ORIGINADOS EN O CON DESTINO
A LA REPUBLICA POPULAR CHINA
AÑO FISCAL 1980
(Toneladas largas)

A China	
Trigo	2,730,653
Maíz	1,264,508
Frijol de soya	846,302
Azúcar	435,957
Algodón	360,010
Fosfatos	284,759
Manufacturas de hierro y acero	227,224
Papel y derivados	210,901
Otros	646,569
Carga total con destino a China	7,006,883
De China:	
Minerales	596,195
Gasolina	315,614
Otros	91,511
Carga total procedente de China	1,003,320
Total de carga de y hacia China	8,010,203
Total de Carga Comercial por el Canal	167,214,955
Porcentaje del total de Carga Comercial del Canal	4.8%

Transportando carga a China

En las páginas centrales, dos barcos de la República Popular de China pasan las Esclusas de Pedro Miguel el 28 de julio transportando trigo de los EE.UU. de Nueva Orleans a China. El *Yunghai*, que transportó 31,966 toneladas largas, pagó $26,898 en peajes, y el *Huanyang*, que aparece entrando a la cámara izquierda con una carga de 24,388 toneladas largas, pagó $22,718. A la izquierda (arriba), el *Wumen* aparece anclado en el río Huangpu, tras haber cruzado el Canal y haber viajado casi medio mundo. Este buque transitó el 23 de octubre transportando carga general de Houston, Texas, y de Jacksonville y Panama City en Florida. El representante del *Wumen* y de todos los barcos COSCO en el Canal es Pacific Ford, S.A. Ayudado por un remolcador, el barco de bandera de los EE.UU. *Pride of Texas*, a la izquierda, cruza el Canal rumbo a China con 34,430 toneladas largas de trigo. De propiedad del Connecticut Bank and Trust Company, el buque es representado en el Canal por Boyd Bros. Steamship Agencies, Ltd.

hoy día. Además, se estima que los barcos bajo registro en Hong Kong y bajo otras banderas, pero controlados por la República Popular China superan los 2 millones de toneladas y, el año pasado, el país tenía programado añadir de 1 a 1.5 millones de toneladas más a su flota.

Parte importante de ese tonelaje es empleado en el comercio de China vía el Canal de Panamá, principalmente a y de los Estados Unidos. El comercio entre los Estados Unidos y China ha aumentado sustancialmente desde que se inició la ejecución de los acuerdos comerciales entre ambos países. Entre los aspectos más importantes de los convenios figuran la inclusión de China entre las naciones más favorecidas y el comercio de granos. Estos aspectos de los acuerdos han convertido a China en el cuarto mercado en el mundo para los productos agrícolas de los Estados Unidos.

El convenio EE.UU.-China en materia de granos comprometió a China a comprar y a los Estados Unidos a abastecer de 6 a 9 millones de toneladas métricas de trigo y maíz por año durante el período de cuatro años que se inició el 1º de enero de 1981. China puede comprar más de 9 millones de toneladas métricas, pero debe notificar previamente a los Estados Unidos de su intención de hacerlo.

Los granos de los Estados Unidos se han venido transportando a China desde la reanudación del comercio entre ambos países en 1972, pero el volumen anual ha fluctuado enormemente de cero en algunos años hasta aproximadamente 4 millones de toneladas en el año fiscal 1974 y 4.8 millones en 1980. En nueve meses del año fiscal 1981 la venta de granos a China vía el Canal de Panamá ha alcanzado cerca de 5.2 millones de toneladas y se espera que llegue aproximadamente a los 6.5 millones de toneladas a fines de año.

El convenio de granos regula el comercio entre ambos países, asegurando de esa manera un alto nivel de movimiento por el Canal. Más aun, aumentos por sobre las cantidades aseguradas en el acuerdo pudieran producirse. Según los términos del acuerdo, entre el 80 y el 85 por ciento del grano es trigo, mientras que sólo del 15 al 20 por ciento corresponde a maíz. En virtud de que el maíz se emplea principalmente como alimento para animales, esta baja relación del maíz con respecto al trigo sugiere que no se producirán aumentos mayores en la importación de alimentos para los próximos años.

El continuo crecimiento demográfico de China, que actualmente se aproxima a los mil millones de habitantes, podría representar no sólo una mayor demanda de productos agrícolas sino de otras exportaciones de los Estados Unidos, dependiendo ello de los futuros acontecimientos políticos y económicos de China.

El Departamento de Comercio de los Estados Unidos patrocinó la Exposición Nacional en Peking en noviembre de 1980, reconociendo a China como mercado potencial para el equipo y la tecnología de los EE.UU.

Doscientas cuarenta firmas aprovecharon esta oportunidad de exponer sus productos, reunirse con funcionarios de diversas industrias chinas y de tener una impresión directa de ese país y de su pueblo.

En las páginas siguientes se presentan escenas de la exposición efectuada en el Salón de Exposiciones de Pekín, durante los 11 días en que estuvo abierta.

Exposición de EE.UU. en Pekín

Desde la izquierda en el sentido contrario a las manecillas del reloj: Dentro del Salón de Exposiciones de Pekín, las banderas de los EE.UU. y China adornan las paredes en donde se exhiben equipo y servicios de los Estados Unidos. La torre blanca que se levanta del edificio de la feria comercial lo convierte en punto destacado de la capital. Un grupo de chinos escucha las explicaciones de un expositor norteamericano de computadoras. Funcionarios de la China Ocean Shipping Company firman un menú en un restaurante chino antes de entregarlo a la autora de este artículo. COSCO, la agencia gubernamental china responsable de la administración marítima, colaboró en la preparación de este reportaje arreglando reuniones con funcionarios navieros de Pekín, Cantón y Shangai así como brindando facilidades para las tomas fotográficas. Iniciada en el año 403 A.C., la Gran Muralla china de 3,750 millas es, igual que el Canal de Panamá, una de las maravillas de ingeniería del mundo.

EXPOSHIP '80: Exhibición de Panamá y del Canal

LA COMISION DEL CANAL de Panamá participó junto a Panamá en EXPOSHIP '80, la exposición marítima internacional celebrada en Hong Kong del 17 al 21 de noviembre, que presentó bienes y servicios de todos los sectores de la industria naviera.

Una exhibición de fotos presentó un perfil gráfico del Canal en el impresionante pabellón de Panamá. La Comisión ofreció una película de un tránsito por el Canal y panfletos informativos en inglés, español, chino y japonés a más de 500 delegados de todo el mundo que visitaron la exposición y asistieron a la Conferencia Comercial y Marítima del Lejano Oriente celebrada el 19 y 20 de noviembre.

La exposición, organizada por la firma editora de **Seatrade** y levantada sobre la azotea del Terminal Marítimo de Kowloon que divisa la extraordinaria belleza y la febril actividad del puerto de Hong Kong, permitió a los delegados la oportunidad de observar las últimas innovaciones técnicas en la navegación y de discutir los problemas de la comunidad marítima internacional y el futuro de la industria naviera.

El punto central de la exposición era China, y el primer día de la Conferencia Marítima se desarrolló el tema, "El Desarrollo Marítimo de la República Popular de China y su Relación con Hong Kong".

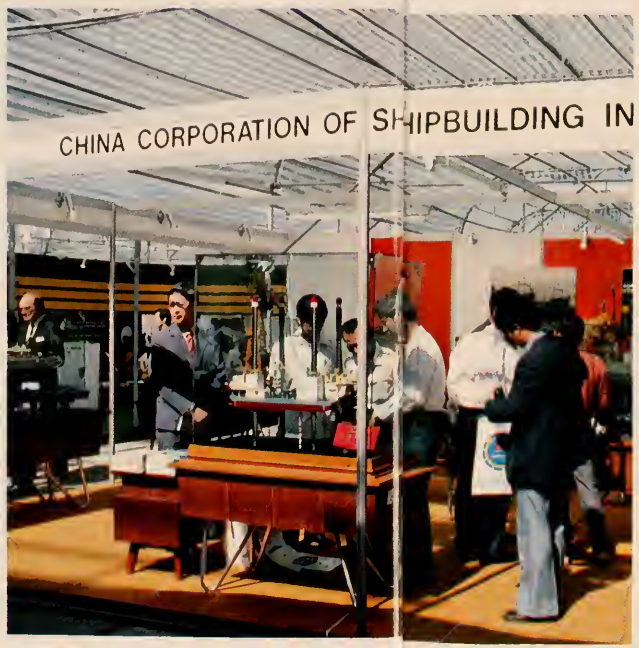
EXPOSHIP '80 en Hong Kong

A la izquierda (arriba), las siluetas de un barco de la Armada de los EE.UU. y de un junco chino se proyectan contra el crepúsculo en el Puerto de Hong Kong al regresar los delegados de EXPOSHIP '80 en el trasbordador a sus hoteles en la isla de Hong Kong. A la izquierda, Marcela De La Espriella de Martin, esposa del Cónsul General de Panamá en Hong Kong, corta la cinta inaugural del pabellón de Panamá, mientras su esposo Gary Martin (a la izquierda), sus dos hijos y miembros de la delegación oficial de Panamá observan la ceremonia. A la derecha, la hija de los Martin, Lill Judith, una de las guías frente al pabellón.

THE PANAMA CANAL
MARITIME FLEET

Exposición marítima de Seatrade International

A la derecha, en el orden usual: vistas de la exposición marítima internacional de Seatrade incluyen el pabellón de Hong Kong, dedicado al turismo; las banderas de las naciones marítimas de todo el mundo ondean en el Terminal Marítimo de Kowloon, en donde se efectuó la exposición; uno de los famosos restaurantes flotantes de Hong Kong; la exhibición de la República Popular de China, que destacó su industria naviera; el ex secretario de la Comisión del Canal de Panamá, Tom Constant, y su esposa Clarine, aparecen con el subdirector de la Autoridad Portuaria de Panamá, George Fisher, y Gilberto Harris, de la oficina de la Dirección General Consular y de Naves en Nueva York, durante una visita al pabellón de Panamá; y una sección del pabellón de Panamá, uno de los más grandes, que presentó exhibiciones del Canal, la Zona Libre de Colón, actividades marítimas, pesca y turismo.



Por Susan K. Stabler

ENTRE LOS MESES DE DIciembre y mayo, cuando las brisas en el Istmo hacen desaparecer periódicos de las escaleras o levantan faldas en menos tiempo de lo que toma decir ¡llegó el verano!, los residentes del área del Canal suelen dedicarse a vuelos de fantasía.

El rumor de las palmeras y el crujir de los bambúes es todo lo que necesitan los entusiastas de las cometas en Panamá para saber que está soplando una buena brisa y que es hora de lanzar la cometa.

Desde 1976 los aficionados del sector Atlántico han venido celebrando anualmente un concurso de cometas Charlie Brown que coincide con la quema de árboles de Navidad en Coco Solo. El fundador del concurso, Dr. Mel Boreham, dice que aficionados a las cometas de todas las edades, desde bisabuelos hasta pequeñines de año y medio. participan en el evento.

Aunque se trata de una diversión y la competencia es amigable, los preparativos no son, en modo alguno, tomados con ligereza por los participantes. Semanas antes del torneo, la Biblioteca de la Escuela Secundaria de Cristóbal pone en reserva libros sobre la construcción y forma de elevar cometas. Allí, los potenciales concursantes desarrollan planes y toman notas sobre técnicas de volar cometas en la esperanza de vencer en la competencia que se celebrará ese gran día.

Los premios se adjudican de acuerdo a normas tradicionales—la cometa más vistosa, la cola más larga, la mayor altura alcanzada, la mejor cometa confeccionada en casa, etc.—pero se han otorgado distinciones especiales en forma espontánea cuando las circunstancias lo han ameritado.

Las Cometas son una Diversión . . .

El "Gran Premio de los Cordeles Enredados" parecía lo adecuado, por ejemplo, para los cordeles de cinco cometas que se enredaron creando un confuso problema aéreo. Y el "Premio al Vuelo del Ave Fénix", que rememora el ave de la mitología egipcia que se prendió y surgió de sus cenizas para convertirse en símbolo de la resurrección, cabía como anillo al dedo para un joven que hizo su propia cometa. La cometa, hecha con un marco de frágiles ramas secas voló brevemente para luego caer al suelo, de donde su diseñador y constructor la recogió para proceder pacientemente a reconstruirla y volarla de nuevo.

Algunos concursantes, como David y Scot Hudson, llegan hasta a ordenar complejos juguetes voladores de los Estados Unidos para el torneo. Su acrobática cometa de dos líneas, conocida como "Sky-ro-Gyro", luce una majestuosa cola roja de 70 pies y costó, según dijo Scot, "dieciséis dólares con cincuenta centavos, más el porte de correos".

Las competencias de cometas como la que se celebra aquí son nada comparadas con los disputados certámenes de cometas de Nagasaki iniciados hace centenares de años y que aún hoy día se realizan en el Japón. El propósito del juego se resume en la frase "divide y vencerás". Cada participante tiene una pequeña cometa, generalmente de menos de una yarda de largo, con o sin cola, que volará a gran velocidad en cualquier dirección. El cordel de la cometa es impregnado con vidrio en polvo o porcelana usando clara de huevo u otra sustancia viscosa y adhesiva. El cordel se convierte en una navaja a gran altura que, guiado por la mano de un competidor diestro, puede cortar el cordel de un oponente y dejar su cometa al garete.

Las competencias de cometas se han extendido a otros países, y la India, en particular, reclama un lugar de excelencia en este deporte. Cabe anotar que las competencias de cometas no son juego de niños: la lucha es dura, terminando frecuentemente en violencia, y este deporte ha sido prohibido desde hace muchos años en Malasia por esa razón.

Se atribuye a los chinos el invento de la cometa, pero ella tiene un lugar en el firmamento de casi cada rincón del mundo desde hace más de 2,000 años. Antiguos pescadores malayos suspendían levemente sus cuerdas de pescar con carnada de cometas en forma de hojas para evitar ahuyentar a los peces. En Polinesia, se ha creído por muchos años que las cometas son un medio para comunicarse con el cielo. Las cometas son en su gran mayoría de tela hecha de corteza llamada "tapa" en combinación con madera, juncos, plumas y conchas.

Dos niños y dos cordeles, abajo a la izquierda, están conectados a una sola cometa en el caso de la cometa "Sky-ro-Gyro", de David y Scot Hudson, a la izquierda. Abajo, a Leslie Griffin le gusta volar cometas pero para hacerlo la hija de la autora del artículo deberá prescindir de los cordeles enredados.

La cometa apareció en Europa aproximadamente en el siglo XV. Para el siglo XVIII la ingeniosa mentalidad de los occidentales no veía fin a los usos potenciales de ella. La cometa se convirtió en instrumento de investigación científica, como el caso de la famosa cometa empleada por Benjamín Franklin en su experimento con rayos durante una tormenta. Colocando en ella termómetros, la cometa se empleó como medio para determinar la temperatura a distintas altitudes. La cometa también desempeñó un importante papel en la

y trabajo . . .

construcción del primer aeroplano de los hermanos Wright. Ellos experimentaron con cambios en la posición de la superficie de despegue de una cometa especialmente diseñada, a fin de establecer el efecto sobre el vuelo según fuera la configuración.

El folklore chino abunda en historias sobre cometas. De hecho, la teoría más aceptada sobre su origen figura en una leyenda sobre un general chino llamado Han Hsin (196 A.C.). Según la leyenda, el general voló una cometa sobre los muros de un palacio que tenía sitiado, a fin de medir la distancia entre sus hombres y la fortaleza para poder construir un túnel suficientemente largo como para que sus tropas pudieran entrar.

Nuevamente las cometas fueron utilizadas para obtener ventajas militares doscientos años más tarde, según la leyenda, cuando el ejército de la Dinastía Han indujo a las asustadas tropas enemigas a retirarse tras volar cometas con bambúes zumbadores sobre el campo enemigo a plena noche.

Cometas de suficiente tamaño como para llevar a un hombre eran utilizadas por los chinos como puestos de observación. Posteriormente, cuando se observó la aparente tendencia de las cometas a precipitarse a tierra y hacerse añicos, el colocar hombres en las cometas se convirtió en una forma de castigo.

Tan vinculadas están las cometas en el folklore y la historia china que aún hoy día el noveno día del noveno mes se dedica a celebrar el Día de la Cometa o el "Festival del Ascenso." Por tradición, ese día los chinos de todas las edades llenan los cielos de pintorescas cometas de una infinidad de formas y tamaños a fin de alejar la mala suerte durante todo el año.

En contraste con los chinos, la devoción de los japoneses por las cometas era al principio religiosa y ceremonial más que tecnológica y funcional. Mientras que las cometas chinas eran básicamente rectangulares, las cometas japonesas eran diseñadas en forma de mariposas, peces, tortugas, aves, dragones, murciélagos y deidades.

En el siglo XIX, los japoneses crearon el "wan-wan", una cometa inmensa de 90 pies de diámetro, confeccionada con 3,000 láminas de papel que pesaba una tonelada y cuya cola medía 430 pies de largo.

Hoy día, Hamamatsu, en el Japón, celebra un festival anual sobre la

¡pero mucho más diversión!

confección y el vuelo de cometas gigantes, si bien las dimensiones distan de ser tan ambiciosas como las originales "wan-wan".

Las cometas forman parte esencial en la celebración de importantes fechas todos los años en el Japón, incluyendo el "Festival de los Niños" el 5 de mayo. Ese día, cometas en forma de peces ondean sobre astas colocadas frente a las casas de los japoneses, una asta y una cometa por cada niño de la familia.

Si bien ninguna otra región del mundo puede igualar al Oriente en la creación de cometas exóticas y raras, los Estados Unidos está aún a la vanguardia en la producción y venta de cometas. La afición por volar cometas está adquiriendo gran popularidad en el mundo occidental, con el resurgimiento de las actividades al aire libre.

Ya sea usted uno de los miembros de la comunidad del sector Atlántico que participa en los concursos Charlie Brown, o sea miembro de la comunidad japonesa que ayuda a lanzar una "wan-wan", lo cierto es que prevalece el espíritu de diversión. Pues, cuando la cometa se remonta al firmamento, el espíritu del hombre se eleva con ella.

El izar cometas en forma de peces es parte del tradicional "Festival Infantil" en la Escuela Japonesa de Panamá. Cada cometa representa a un miembro de la familia.

INMIGRANTES INDUSTRIOSOS: LOS CHINOS EN PANAMA

por Janet Len-Rios

ENTRE LOS VIEJOS PANAMEÑOS, LA PALABRA "chino" no solo se refiere a personas chinas sino a la tienda de la esquina, en recuerdo de las primeras décadas de este siglo, cuando casi siempre la tienda de la esquina era propiedad de un chino. Desde entonces, el papel de los chinos en Panamá se extiende mucho más allá de la esquina, para alcanzar todas las facetas de la vida panameña.

Nadie sabe con precisión cuándo llegó el primer chino a Panamá. Ciertamente, en el libro titulado "Columbus was Chinese" (Colón era Chino), su autor Hans Breuer plantea que en tiempos prehistóricos los continentes Norte y Suramericano recibieron por siglos la visita de inmigrantes asiáticos, ya sea por el puente terrestre que existía entonces en Alaska en el Estrecho de Bering o bien através de las expediciones de pescadores desviados de su curso y empujados por el viento y las corrientes a cruzar el océano. Hay fuertes evidencias en el apoyo de ambas teorías.

En todo caso, en la época moderna la presencia de los chinos en Panamá data de fines de los 1800.

En primer lugar, ¿qué los trajo al Istmo? Hasta donde se sabe, no salieron de su país con rumbo precisamente a Panamá pero más bien en busca de una vida mejor en cualquier lugar.

La guerra con los británicos, seguida por la humillante derrota frente a la nación de la pequeña isla del Japón, sumado a problemas internos, sumieron a la China en el caos y la confusión. Los chinos abandonaron China en grandes cantidades aproximadamente a fines de los 1800 y a principios de los 1900 por las mismas razones que otras gentes han dejado sus tierras nativas a lo largo de los siglos—buscar alivio y nuevas esperanzas cuando las cosas se hacían imposibles en el terruño. Se calcula que unos 100,000 chinos pasaron por Panamá durante ese período en viaje a otros destinos en América Latina.

Como raza, la china ha sido una de las más estereotipadas. Particularmente interesante es, no obstante, que el estereotipo ha cambiado con el correr de los años. Mientras que a los primeros chinos que llegaron a vivir a Panamá se les consideraba misteriosos, reservados y revoltosos, ahora se les mira como personas industriosas, inteligentes, corteses y pacientes, con gran respeto por los mayores y por la familia.

No es difícil suponer cómo se desarrolló el estereotipo original, pues los chinos vinieron de una cultura en donde todo—la lengua, tanto escrita como oral, la ropa, la religión y las costumbres—era totalmente distinto de cualquier cosa conocida en esta parte del hemisferio. Estas diferencias los convirtieron en seres inaccesibles y unidos entre ellos, aislándolos y convirtiéndolos en personas no dignas de confianza.

La historia de los chinos en Panamá, como en otras partes del mundo, ha tenido sus altas y bajas. Trabajadores chinos, quienes contribuyeron enormemente a la construcción de los ferrocarriles en los Estados Unidos, también fueron contratados para ayudar a construir el Ferrocarril de Panamá. Fuentes históricas difieren en el número exacto de chinos que vinieron, pero era probablemente cerca de un millar.

Los trabajadores chinos ganaron rápidamente la estima de sus empleadores por su espíritu industrioso. A pesar de su baja estatura, ellos igualaron y hasta superaron la capacidad productiva de cualquier otro grupo nacional que laboró en el ferrocarril.

La participación de los chinos en el ferrocarril fue de breve duración. Lo que ocurrió es historia muy conocida.

Según la historia, después de muy poco tiempo en el Istmo los chinos fueron presa repentinamente de "melancolía" que los llevó a suicidarse por centenares, ya sea colgándose con su larga y trenzada cabellera de los árboles o introduciéndose instrumentos filosos.

La historia de los suicidios es aparentemente cierta, si bien nadie está completamente seguro de cómo o por qué ocurrían. Algunos dicen que la depresión era consecuencia de la malaria; otros insisten que era ocasionada por la suspensión de una ración diaria de opio que se le había prometido a los trabajadores chinos en el contrato.

No existe explicación que se pueda verificar de lo que ocurrió, y lo más probable es que los suicidios hayan sido producto de una combinación de factores. La vida en el Istmo no era fácil para nadie, pero debió ser particularmente difícil para los chinos por la enorme brecha cultural que existía entre ellos y la población nativa, así como entre los chinos y otros grupos contratados para trabajar en el ferrocarril. A ello se sumó el calor y la lluvia, las enfermedades y la muerte que acosaron a los trabajadores de la construcción.

Para evitar mayores incidentes, la compañía del ferrocarril recogió la mayor cantidad de chinos que aún quedaban vivos y los envió a la colonia china en Jamaica, en la esperanza de que allí encontraran los factores ambientales y culturales que les permitieran sobrevivir.

Aparentemente, algunos chinos trabajaron en el esfuerzo francés de construir el canal, pero Estados Unidos no los empleó en la construcción de la vía acuática. El Coronel John Stevens, ingeniero jefe del canal, estuvo muy

Los chinos influyen en la cultura panameña

En la página 47, un método tradicional de riego se aplica en el huerto chino en Margarita. Arriba desde la izquierda en el orden usual, un dragón del Carnaval donado al Museo del Hombre Panameño forma parte de la exhibición china; Sybil Harley Lam recibe tratamiento de acupuntura por el Dr. Julio César Wong; adornos arquitectónicos le dan sabor oriental a un restaurante local; José Chan muestra a su cuñada Margarita y a su sobrina Cristi un antiguo método de las matemáticas; Virginia Tam León-Guerrero observa una exhibición en la reciente exposición de la República Popular de China en Panamá; y bella porcelana importada puede obtenerse en los almacenes de la localidad.

Janet Len-Ríos, directora del SPILLWAY de la Comisión del Canal de Panamá, está casada con Felipe A. Len-Ríos, chino-panameño empleada como ingeniero civil en la Dirección de Ingeniería y Construcción. El padre de Felipe, Antonio Len, emigró de Cantón, China, a Chiriquí, República de Panamá, a mediados de los 1920'. Allí conoció a su esposa, Filomena Ríos de Len, quien ahora vive en Colón. Los Len-Ríos tienen dos hijos chino-panameño-norteamericanos, Antonio y María.

entusiasmado con la idea de emplear chinos e invitó a formular propuestas para la contratación de hasta quince mil chinos. No obstante, se armó un alboroto contra la importación de chinos para trabajar en la Zona del Canal por un gobierno que desde 1882 había prohibido la importación de mano de obra china en su propio país.

De los chinos que llegaron a Panamá durante la construcción del canal francés, se cree que muy pocos trabajaron en la construcción. La mayoría abrió pequeños talleres, tiendas, barberías y bodegas de licor.

El éxito de los chinos en los negocios es casi una leyenda en Panamá. A los chinos, igual que a cualquiera, le gusta hacer dinero, pero su filosofía en los negocios es conservadora, y siempre han estado dispuestos a trabajar largas horas para recibir a cambio una ganancia pequeña pero segura.

Mucho antes de que hubiera carreteras, los chinos figuraron entre los primeros en llevar sus productos agrícolas del interior a Panamá para la venta en las ciudades. Viajando en carreta, los comerciantes chinos llevaban productos tales como artículos de ferretería y ropa al interior para canjearlos por productos agrícolas.

Además de dedicarse al comercio, los chinos se dedicaron a la agricultura y desarrollaron huertos, abasteciendo de frutas y vegetales a los trabajadores de la época de la construcción del canal. Durante la época de la construcción del canal por los Estados Unidos, se expedían licencias a los chinos para que operaran en la Zona del Canal, en donde cultivaron productos agrícolas para los comisariatos y vendían de puerta en puerta vegetales en canastas sostenidas por balancines colocados en sus hombros.

Quizás fue la preferencia de los chinos por una gran variedad de los vegetales que los indujo a convertirse en horticultores. En Panamá introdujeron una gran cantidad de vegetales no usados comúnmente en la cocina panameña, entre ellos diferentes clases de hojas de mostaza, espinacas, el brote de la soya y la deliciosa batata china. Los vegetales son cocinados de manera perfecta, a fin de preservar el sabor, color y la textura que halagarían aun al más exigente paladar occidental.

Laborando con la misma consagración que les mereció la fama de ser buenos trabajadores en los días del ferrocarril, los chinos adquirieron reputación de ser excelentes horticultores, produciendo cosechas con sus antiguos métodos en predios de tierra arcillosa, al tiempo que otros fracasaban empleando equipos más modernos en tierras de mejor calidad.

Mencione la palabra "chino" y lo primero que mucha gente pensará es en la comida, pues el recuerdo de haber saboreado platos chinos tiende a perdurar aun cuando ha pasado la sensación de "llenura". Los chinos tienen fama de ser maestros en el arte de cocinar, y la comida china tiene la reputación de ser no solo deliciosa sino económica.

Los chinos son por tradición apegados a la familia. Un viejo proverbio chino dice que el mejor trabajador que puede uno emplear es a un miembro de la familia, y la gran mayoría de las empresas chinas son de familias. Aunque los chinos siempre respetan a las personas instruidas, no siempre creen en la necesidad de una gran educación para una persona sencilla, bajo el concepto de que un joven instruido podría buscar empleo fuera de la familia. En consecuencia, los hijos suelen ser educados al nivel en que podrían ser útiles a la empresa familiar, y no más allá.

Una de las razones de que los inmigrantes chinos se mantuvieran aislados era el temor de que al relacionarse con otros sus hijos pudieran perder sus valores tradicionales y olvidar sus costumbres. Hasta fines de la década de los '30, los chinos que vivían en Panamá intentaron, hasta donde les fue posible, enviar a sus hijos a China para que recibieran allí al menos parte de su educación en la esperanza de que la experiencia fortaleciera y enriqueciera su identidad china.

Esta negativa inicial de asimilarse a la cultura podría haber sido el factor que más contribuyó a crear esa aura de misterio y de temor que rodeó a los inmigrantes chinos en Panamá, y ella fue quizás producto del recuerdo secular de sus antepasados de siglos atrás cuando la China estuvo aislada literalmente de todo el mundo.

Un ejemplo de ese velo de misterio y temor fue el nombre "Salsipuedes" que se dio a una calle en la sección comercial de la ciudad de Panamá, en donde vivía la mayoría de los chinos. La comunidad china en Panamá ha cambiado considerablemente desde que Salsipuedes era una calle estrecha rodeada de tiendas chinas. Hoy día solo quedan vestigios del antiguo barrio chino acerca del área del mercado público entre Salsipuedes y la Calle Carlos A. Mendoza. Allí se encuentran varios establecimientos chinos, incluyendo barberías, restaurantes, tiendas, lavanderías y abarroterías en donde se vende una amplia variedad de artículos chinos, entre ellos bolsas de hongos secos, algas, toda clase de té, salsas y especias chinas, pasteles de almendra, hojas de mostaza encurtidas, chirimoyas y esa delicia de los muchachos del Istmo, ciruelas chinas.

Aunque los establecimientos chinos están ubicados más en esa área que en cualquier otro lugar de la ciudad, Panamá no tiene en realidad un barrio chino. La población china se ha mezclado con el resto de la comunidad y el estilo

Té y visitas

Denise Manfredo, esposa del Subadministrador de la Comisión Fernando Manfredo Jr., atiende a miembros de la familia que la visitan en su casa en Balboa Heights. La Sra. Manfredo es chino-panameña de cuarta generación.

Chinos en la Comisión

En el orden usual, al fondo desde la izquierda, Alicia Chen, especialista en clasificación de puestos en la División de Operaciones de Personal; Ricardo B. Chen, jefe del Ramo de Ingeniería en la División Industrial; Jorge Fong, técnico de topografía, Ramo de Levantamiento de Mapas en Pedro Miguel; Victoria Lee, secretaria-estenógrafa en la Oficina de Arqueo; Santiago Chang, despachador de energía eléctrica en la subestación de Balboa; y Alberto Wong, ingeniero sanitario en la planta potabilizadora en Mount Hope.

de vida de Panamá, y una casa de familia china común no es diferente a cualquier otra.

En verdad, si uno observa cuidadosamente, puede hallar en una residencia chino-panameña figuras de porcelana de un Buda sonriente o las tres figuras tradicionales que representan la longevidad, la fama y la fortuna, pero en la mayoría de las casas en donde se encuentran se les guarda como símbolos de la tradición o de adorno más que como figuras con sentido religioso. La mayoría de los chinos en Panamá son católicos.

Existen sociedades nacionales entre algunos miembros de la comunidad china en Panamá, dependiendo su membresía principalmente del lugar de la China en donde se originaron sus antepasados. Algunas sociedades han intentado mantener aspectos de la tradición y cultura chinas entre los jóvenes promoviendo la lengua china y, ocasionalmente, auspiciando la presentación de programas culturales con artistas y actores chinos; pero la mayoría de estos clubes son principalmente de naturaleza social.

La Asociación China de Panamá es una organización de hombres de negocio chinos en la ciudad de Panamá que patrocina, entre otras actividades, un carro alegórico chino en los desfiles anuales del Carnaval; hace donaciones a entidades caritativas locales a nombre de la asociación, y ayuda al sustento de ancianos chinos que no tienen familia ni medio de sustento.

Los chinos residen ahora en todas las regiones del país, en todos los sectores de cada ciudad y abarcan todos los niveles socio-económicos de la comunidad panameña. Ya no se habla de ellos como simples horticultores, cocineros o tenderos. También hay médicos, científicos, técnicos en computadoras, abogados, ingenieros y empresarios.

Aunque los chinos no participaron en la construcción del Canal de Panamá, sí lo hacen en su operación.

La organización del Canal de Panamá emplea a una cantidad considerable de chinos-panameños, hombres y mujeres, en una amplia gama de trabajos que incluyen desde todas las fases de la administración financiera hasta posiciones técnicas y de ingeniería. Ellos figuran también entre los trabajadores en adiestramiento que han ingresado a la Comisión a través del programa de aprendices. El Canal, no obstante, aún espera ver el primer práctico chino-panameño.

Las contribuciones de los chinos en el pasado al desarrollo del sistema de vida panameño han sido notables. Los chinos contribuyen ahora con su capacidad profesional al progreso técnico y al desarrollo económico del país y al bienestar de sus habitantes. Trabajando arduamente por su propia superación, ellos son ciudadanos de valía con capacidad para contribuir al progreso del país que han adoptado como propio.

Tradiciones chinas en Panamá

A la derecha (arriba), la reina de la colonia china del Carnaval de 1926, Emma Chan, luce majestuosa en su traje con incrustaciones de perlas. A la derecha (abajo), la colonia china participa con un carro alegórico en el Carnaval de 1981. Al extremo a la derecha, la esposa de un empresario chino-panameño enciende palitos de incienso frente a la deidad en un templo chino en la ciudad de Panamá.

TRANSITO COMERCIAL DEL CANAL SEGUN NACIONALIDAD

Nacionalidad	9 Meses A.F. 1981 Nº de tránsitos	9 Meses A.F. 1981 Toneladas largas de carga	9 Meses A.F. 1980 Nº de tránsitos	9 Meses A.F. 1980 Toneladas largas de carga
Belga	75	1,182,341	72	1,538,179
Británica	649	7,596,779	662	7,816,184
Chilena	143	849,705	142	841,380
Colombiana	105	964,462	119	735,600
Cubana	90	396,939	59	269,736
Chipriota	80	311,729	67	362,048
China Nacionalista	103	1,328,615	85	950,086
Danesa	202	2,224,305	254	2,609,125
Ecuatoriana	208	853,531	206	960,212
Francesa	66	831,014	74	905,261
Alemana Occidental	190	2,664,734	259	2,430,633
Griega	1,175	18,327,219	1,128	17,732,588
Hondureña	72	119,960	57	105,896
Italiana	107	1,034,637	137	1,437,958
Japonesa	879	7,389,990	834	7,688,206
Liberiana	1,328	22,581,841	1,363	25,171,916
Holandesa	150	1,139,779	170	1,322,035
Noruega	296	4,330,696	351	4,999,106
Panameña	1,087	10,018,149	880	7,564,325
Peruana	181	1,879,508	166	1,625,014
Filipina	118	1,570,661	87	1,007,573
Polaca	72	319,677	70	209,957
Singapureña	126	1,318,624	123	1,258,217
Surcoreana	126	2,026,236	120	1,803,905
Española	95	514,873	85	289,243
Sueca	114	897,940	147	1,181,272
Estadounidense	1,584	26,262,876	1,370	21,793,857
Soviética	405	1,365,026	410	1,553,855
Yugoslava	97	1,108,058	71	739,313
Otras	489	5,465,652	417	5,164,081
Total	10,412	126,875,556	9,985	122,066,761

TRANSITOS COMERCIALES DE NAVES DE GRAN CALADO POR LAS PRINCIPALES RUTAS COMERCIALES

Rutas comerciales	9 meses A.F. 1981	9 meses A.F 1980
Costa Este de EE.UU.—Asia	2,445	2,313
Costa Este de EE.UU.—Costa Oeste de Suramérica	1,357	1,159
Costa Este de EE.UU.—Costa Oeste de Centroamérica	1,224	1,033
Europa—Costa Oeste de Suramérica	923	985
Europa—Costa Oeste de EE.UU/Canadá	597	708
Entre costas de EE.UU. (incluso Alaska y Hawaii)	379	275
Las Antillas—Costa Oeste de Suramérica	285	333
Las Antillas—Costa Oeste de Centroamérica	280	266
Costa Este del Canadá—Asia	249	227
Costa Este de EE.UU./Canadá-Oceanía	240	283
Costa Este de Suramérica—Asia	238	212
Entre costas de Suramérica	235	232
Demás rutas	1,960	1,959
Total	10,412	9,985

TRANSITOS COMERCIALES DE NAVES DE GRAN CALADO POR MES

Mes	Tránsitos A.F. 1981	Tránsitos A.F. 1980	Peajes en bruto (en miles de dólares)[1] A.F. 1981	Peajes en bruto (en miles de dólares)[1] A.F. 1980
Octubre	1,158	1,122	$24,418	$23,817
Noviembre	1,175	1,036	25,149	22,031
Diciembre	1,167	1,079	25,628	23,246
Enero	1,132	1,120	24,491	23,732
Febrero	1,008	1,048	21,690	22,681
Marzo	1,234	1,164	26,705	24,792
Abril	1,155	1,135	24,369	24,632
Mayo	1,245	1,179	27,408	25,632
Junio	1,138	1,102	24,402	24,164
Total	10,412	9,985	$224,260	$214,727

[1] Sin descontar gastos de operación.
Estadísticas compiladas por la Oficina de Planificación Ejecutiva

Navegación Es Nuestro Negocio

Viaje Inaugural

El peculiar barco *Super Servant I*, causa mucho asombro al aparecer en su primer tránsito por el Canal de Panamá. El original diseño le permite al buque sumergirse horizontalmente en forma parcial, de manera que pueda colocarse sobre su cubierta equipos flotantes como barcazas y torres de perforación, después de lo cual vuelve a la superficie. Construído en el Japón, el *Super Servant I* es propiedad de la compañía holandesa Wijsmuller. El representante en el Canal es C. B. Fenton and Co., Inc.

TRAFICO POR EL CANAL DE PANAMA

	9 Meses 1981	9 Meses 1980
TRANSITOS (Gran Calado)		
Comerciales	10,412	9,985
Gobierno de EE.UU.	64	65
Gratis	8	5
Total	10,484	10,055
PEAJES[1]		
Comerciales	$224,311,111	$214,786,255
Gobierno de EE.UU.	842,717	1,055,018
Total	$225,153,828	$215,841,273
CARGA[2] **(Gran Calado)**		
Comerciales	126,875,556	122,066,761
Gobierno de EE.UU.	213,350	298,546
Gratis	.....	.....
Total	127,088,906	122,365,307

[1] Incluye los peajes de todas las naves, pequeñas y de alto bordo.
[2] Las cifras de carga representan toneladas largas
Estadísticas compiladas por la Oficina de Planificación Ejecutiva

MOVIMIENTOS DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS

(en toneladas largas)

Del Atlántico al Pacífico

Producto	9 Meses A.F. 1981	9 Meses A.F. 1980
Carbón y coque	12,706,104	10,350,669
Petróleo y derivados	8,481,889	8,510,873
Maíz	7,976,535	9,437,695
Trigo	5,934,816	1,857,044
Frijol de soya	5,404,085	5,344,906
Fosfatos	4,227,943	4,346,031
Productos químicos y productos químicos derivados del petróleo	2,170,604	2,067,836
Manufacturas de hierro y acero	1,678,361	1,253,562
Sorgo	1,283,182	2,379,274
Fertilizantes, no clasificados	1,201,173	1,024,059
Metal, chatarra	1,099,248	1,725,152
Azúcar	955,547	803,231
Papel y derivados	922,089	528,931
Minerales, varios	757,052	686,724
Soda cáustica	615,064	754,645
Otros	9,853,422	9,594,178
Total	65,267,114	60,664,810

Del Pacífico al Atlántico

Producto	9 Meses A.F. 1981	9 Meses A.F. 1980
Petróleo y derivados	28,292,891	25,775,964
Madera y derivados	3,458,474	3,781,218
Manufacturas de hierro y acero	3,458,249	4,403,071
Minerales, varios	3,232,562	4,642,994
Trigo	2,253,213	1,104,786
Azufre	1,783,540	1,549,749
Alimentos refrigerados (excluye bananos)	1,539,087	1,567,772
Azúcar	1,406,797	1,333,166
Carbón y coque	1,365,241	1,637,003
Pulpa de madera	1,185,003	1,299,425
Metales, varios	1,078,169	1,185,083
Automóviles, camiones y accesorios	1,060,661	989,324
Cebada	999,398	550,750
Bananos	915,429	890,333
Papel y derivados	513,540	457,100
Otros	9,066,188	10,234,213
Total	61,608,442	61,401,951

TRANSITOS COMERCIALES Y DEL GOBIERNO DE LOS EE. UU.

	9 Meses A.F. 1981 Del Atlántico al Pacífico	9 Meses A.F. 1981 Del Pacífico al Atlántico	9 Meses A.F. 1981 Total	9 Meses A.F. 1980
Naves Comerciales:				
De Gran Calado	5,462	4,950	10,412	9,985
Pequeñas[1]	423	221	644	637
Total	5,885	5,171	11,056	10,622
Naves del Gobierno de los EE.UU.:				
De Gran Calado	31	33	64	65
Pequeñas[1]	112	52	164	209
Total	143	85	228	274
Gran Total	6,028	5,256	11,284	10,896

[1] Naves de menos de 300 toneladas, medida del Canal de Panamá, o menos de 500 toneladas de desplazamiento.
Estadísticas compiladas por la Oficina de Planificación Ejecutiva

Artículo por
Fannie P. Hernández

SS Cristobal El Fin de una Línea

Proclamado ampliamente como uno de los más seguros, modernos y bellos barcos del mundo cuando entró en servicio en 1939, en el transcurso de estos años el "Cristobal" transportó miles de pasajeros e incontables toneladas de carga de y hacia el Istmo. Su retiro en septiembre significó el fin de la histórica Panama Line.

A la derecha, llevando en cubierta varios furgones como testigos silenciosos de su transformación de barco de pasajeros en buque de carga, el "Cristobal" aparece aquí en el Misisipí al salir de Nueva Orleans con destino a Panamá.

SS Cristobal

CUANDO EL VAPOR "CRISTOBAL" zarpó por última vez del puerto de Cristóbal el 19 de septiembre de 1981, dejó atrás un caudal de recuerdos para millares de empleados del Canal, muchos de los cuales comenzaron y terminaron sus carreras en el Istmo a bordo de él. Ya no existiría más ese vital nexo entre el Istmo y los Estados Unidos, ya no existiría más el más eficiente (y festivo) medio de transporte de los empleados del Canal, al zarpar hacia Nueva Orleans para ser entregado a la Administración Marítima de los Estados Unidos, el último de los tres imponentes barcos con que contara antaño la Panama Line. Sus barcos gemelos, el *Panama* y el *Ancon*, fueron retirados en 1956 y 1961, respectivamente y, a los 42 años, el *Cristobal* era el más viejo de los barcos de la Marina Mercante de los EE.UU. aún activo en los océanos.

Aunque en los últimos años la capacidad para pasajeros fue reducida a 12 y su principal función era la de transportar carga, en los primeros 10 años que duró prestando servicio entre Cristóbal y Nueva Orleans, el *Cristobal* fue fundamentalmente un barco de pasajeros que frecuentemente copaba su capacidad para 216 pasajeros, y transportaba automóviles, artículos del hogar y abastos de comisariatos como actividad suplementaria. En un año haría 27 viajes completos, transportando unos 5,000 pasajeros, 1,500 vehículos, 5,000 toneladas de artículos del hogar y 154,000 toneladas de otro tipo de carga.

Se le recuerda mayormente como un barco familiar, hogareño, ocasionalmente un poco exuberante, pero agradable. Era famoso por su comida, y los pasajeros a dieta hacían sacrificios desde una semana antes de abordarlo para dar rienda suelta a la irresistible tentación de su menú, en que cada platillo era más tentador que el anterior.

En aquellos días el barco llevaba un médico a bordo, y el exceso en el comer competía con las quemaduras de sol y los mareos entre los males más comunes. Pero la demanda de servicios médicos se concentraba en las primeras 24 horas. Después de transcurrido este tiempo, los pasajeros se adaptaban al barco, dejaron de comer de todo lo que había en el menú y se dedicaron a jugar "shuffleboard", a nadar y a conocer personas a quienes ocasionalmente saludaban en el trabajo y en el comisariato. Muchas amistades surgidas de un viaje en el *Cristobal* perduraron por toda la vida, y la organización del Canal se enriquecía de esos lazos informales que surgían por encima de las barreras que impone el organigrama.

Durante los meses de verano, los viajes eran programados según el calendario escolar, a fin de brindar oportunidades a las familias con muchachos en la escuela. Jeneth Baker, quien vivió toda su vida en el Istmo y participó en uno de los últimos viajes del barco, recuerda con nostalgia su primer viaje en el *Cristobal* un verano hace aproximadamente 30 años. En aquella época el barco viajaba a Nueva York en lugar de Nueva Orleans, con una escala en Puerto Príncipe, Haití. Más de la mitad de los pasajeros a bordo del *Cristobal* eran niños, recuerda la Sra. Baker, y todos salían con sus mejores galas, pero no tardaban mucho en hallar la piscina para luego ponerse sus trajes de baño. El viaje era una fiesta. Los niños corrían de uno a otro lado del barco, hacían amigos, jugaban dentro y fuera de la piscina, y hacían travesuras. En las noches, cuando sus padres festejaban o se reunían en la barra, los niños, en pijamas, comían palomitas de maíz y veían películas en el gran salón.

La hermosa piscina con baldosas era el centro más popular del barco. Cuando se servía la merienda a media mañana en cubierta, los niños venían corriendo, acomodándose el cabello mojado para tomar consomé servido en porcelana fina.

Las horas de comer se anunciaban con una campana y la comida era el evento social del día. La gente se vestía para la cena—los hombres en saco y corbata, las mujeres en traje largo, y los niños en su atuendo dominical. El comedor rodeado de espejos era vistoso y fresco. Los candelabros brillaban, y una lámpara iluminaba cada una de las mesas.

La Sra. Baker recuerda la cena del sábado ofrecida por el Capitán como el aspecto culminante del viaje. El menú del *Cristobal* incluía cangrejo de Alaska, langosta, filete mignon, costillas, "T-bone steak", ostiones, camarones, jamón de Virginia, pescado ahumado, sopa de tortuga, sopa de quingombo, y variedades de frutas frescas. Había en el menú los mejores platos disponibles. En una ocasión, después de la cena el capitán preguntó al padre de la Sra. Baker qué deseaba de postre y él respondió que en realidad prefería otro jugoso bistec. Y ello fue justamente lo que le trajeron.

Después de la cena había "carreras de caballos" en el corredor de cubierta, juegos de bingo y adivinanzas y era costumbre de muchos pasajeros pasear alrededor de la cubierta seguidos de sus hijos.

Al concluir el verano, el *Cristobal* ofrecía viajes "especiales para estudiantes", en los que presentaba a Lucho Azcárraga u otro grupo musical, a fin de hacer menos desagradable el regreso a la escuela. Aquellos viajes eran animados con bailes y las diversiones y travesuras de una juventud alegre que se divertía a su antojo echando una cana al aire antes de entrarle a los libros. Ocasionalmente habían alborotos, y una que otra silla fue a dar al mar, cojines eran arrojados a la piscina y, por lo menos en una ocasión, fueron lanzadas manzanas y naranjas en el silbato de vapor del *Cristobal*.

Se conocía el *Cristobal* como un barco alegre. La atmósfera reinante a bordo era de paz y bienestar. Su tripulación compartía un gran orgullo y afecto por el barco. Trabajaron en el por años y contribuyeron enormemente a que el barco adquiriera esa personalidad de que hacía gala. Capitanes, cocineros, maquinistas, electricistas, camareros y otros miembros de la familia del *Cristobal* dejaron huella indeleble en las mentes y corazones de pasajeros que viajaron con ellos.

Sin duda, todos los que viajaron con la notable Mary Fawson recordarán por mucho tiempo el espíritu vivaz y dinámico, y el calor humano de ese personaje que, aunque desempeñaba oficialmente la posición de "camarera", fue por 19 años enfermera, niñera, confidente, maestra en el uso de botes salvavidas, lavandera y resuelvelotodo. Al decir de un pasajero, "Mary hizo de todo, menos timonear el barco".

Siendo viuda de guerra, Mary

Aquellos días felices son recogidos en estas fotos tomadas a bordo del "Cristobal" durante la década del 60: las delicias servidas en el cordial y acogedor comedor discretamente iluminado constituían una atracción para los viajeros, pero la piscina y el juego de tejo de cubierta eran las diversiones preferidas de los muchachos.

SS Cristobal

comenzó su carrera con la Marina Mercante británica en 1957 y, antes de ingresar al *Cristobal* el 7 de junio de 1963, prestó servicio en el SS *Isle of Sook* del Ferrocarril Británico que operaba en el canal de la isla de Jersey; en el R.M.S. *Edinburgh Castle* al Africa; en el *Southern Cross* y el R.M.S. *Rangitoto*, vistos con frecuen-

cia en el Canal; en el *Santa Paula* de la Grace Line, y en el *Brazil* de la Moore McCormack Line.

Aplicando su filosofía de "hacer el bien a cuanto ser humano lo necesite", Mary se tomaba un interés personal en cada uno de los pasajeros del barco. A fin de asegurar un viaje lo más agradable y seguro posible, asumió la tarea de enseñar el uso de salvavidas. Los pasajeros que viajaron con ella recordarán su entusiasmo cuando los alineaba en el gran salón, verificaba cada chaleco salvavidas, y mostraba todos los movimientos para saltar al agua o al bote salvavidas con seguridad y cómo sobrevivir en el agua. Era tan convincente e infundía tal sentido de protección, que una empleada de la Comisión, Dorothy Manthorne, que viajó con Mary en varias ocasiones, puntualizó: "No tendría temor de naufragar en un viaje con Mary a bordo. Estoy segura que ella hubiera hecho todo lo posible para que todos nos salvaramos".

Cuando el *Cristobal* fue convertido en carguero, las funciones de Mary disminuyeron, no así el entusiasmo con que siguió sirviendo a los doce pasajeros del barco y a sus oficiales.

La responsabilidad de pilotear el *Cristobal* a lo largo de las 1,403 millas náuticas entre Cristóbal y Nueva Orleans durante los últimos 15 años descansó en el Capitán Joseph P. Krieg. Lo ayudaba como capitán de relevo Robert Jensen, quien se unió a la tripulación del *Cristobal* en 1967. Los dos tuvieron muchas experiencias a bordo de la nave que Jensen llamó "la Reina del Caribe".

Una de las experiencias inolvidables tuvo lugar una noche de agosto de 1969, cuando los ventarrones del huracán Camille, una de las tormentas más devastadoras que hayan azotado los Estados Unidos, empujaron al *Cristobal* a unas tres millas de su ancladero en el Misisipí. Con más de 200 pasajeros a bordo, 96 de ellos niños, el *Cristobal* viró al pasar otros barcos, mientras arrastraba las cadenas del ancla, y eventualmente encalló a orillas del río.

Lo que siguió a continuación fue una pesadilla. Los pasajeros con sus chalecos salvavidas se agruparon en la densa oscuridad del gran salón, en calma pero bastante asustados, mientras que agua rojiza y lodada entraba por las ventanas del corredor, y el salón y todas las cubiertas quedaron anegadas de agua de mar y de lluvia. Ropa, sobrecamas y colchones quedaron empapados al inundarse los camarotes, y el agua corría por los

pasillos. Camiones y remolques transportados como carga rompieron sus amarres y se volcaron. Las bancas atornilladas frente a la chimenea del barco fueron arrancadas por la fuerza del viento y lanzadas fuera de la nave. El medidor de la velocidad del viento reventó al llegar a 165 mph.

El contramaestre Isaacs Wing recuerda haber sentido temor de que el barco se incendiara, tras observar chispas producidas por cortos circuitos en el equipo eléctrico. La posición del *Cristobal* en la orilla del río cambió varias veces durante la noche, pero a pesar de las mesas y sillas volcadas, las vajillas rotas y el piso resbaloso, milagrosamente, nadie resultó herido.

En la mañana, la tormenta había pasado y dos remolcadores llegaron hasta el *Cristobal* para sacarlo de la orilla del Misisipí. El Capitán Krieg lo llevó hasta el puerto para someterlo a una inspección de los daños.

No todos los incidentes notables en el *Cristobal* eran tan impresionantes como el caso del huracán. Unos eran sencillamente irritantes, otros conmovedores y algunos eran absolutamente cómicos.

En una ocasión, por ejemplo, el *Cristobal* viajaba por la costa de Nicaragua cuando los ocupantes de un botecito hacían señales para que aminorara la velocidad. Pensando que el bote estaba en dificultades, el Capitán del *Cristobal* ordenó reducir la velocidad, y al acercarse los ocupantes del bote mostraron langostas que deseaban vender.

Algunos pasajeros también proporcionaron curiosos detalles a bordo del barco. Una mujer que abordó el barco en Haití llevaba un chaleco salvavidas y durmió en una silla del corredor de la cubierta con el chaleco puesto todo el trayecto de Puerto Príncipe a Nueva York.

Desde 1961, cuando el terminal de la Panama Line fue trasladado de Nueva York, los asuntos del Canal en Nueva Orleans fueron atendidos por representantes de tres divisiones de la Comisión, Transporte Acuático, Adquisiciones y Contabilidad.

Trabajando estrechamente con la contraparte en la oficina de la División de Transporte Acuático en Cristóbal, los miembros del personal de Nueva Orleans también tenían entre sus funciones la de ayudar a los pasajeros del *Cristobal* en los formulismos de aduanas e inmigración.

En algunas ocasiones tomó más de un intento para cumplir con esas tareas. La especialista de carga Jean Piedescalzo, que contaba entre sus responsabilidades la de velar porque los pasajeros del *Cristobal* salieron al terminal y que sus pertenencias les fueran entregadas, recuerda a un pasajero que desembarcó seguido de seis perros. En la confusión por lograr que los canes abandonaran el barco y entraran al vehículo de Jean, el hombre olvidó a su esposa. Jean tuvo que realizar otro viaje al barco para recogerla.

La paciencia y el buen humor han sido características de otros miembros del personal que atendía a la comunidad del Canal de Panamá en aspectos tales como encontrar bultos extraviados con artículos de uso domésticos, y obtener reservaciones de hotel y transporte aéreo.

En una ocasión, el personal llegó hasta entregarse a la búsqueda de una perrita poodle adornada de joyas, que había saltado de los brazos de una pasajera al Misisipí y había nadado río arriba contra la corriente hasta perderse de vista. Los tripulantes a bordo de dos remolcadores salieron en busca de la perrita, pero regresaron con las manos vacías. El personal tuvo que dar seguridades a la pasajera de que se haría todo lo posible para hallar la perrita, a fin de convencer a la mujer presa de histerismo de que abordara el *Cristobal* sin su querida perrita. Se colocó alimento en varias áreas del puerto, y al tercer día apareció el poodle aparentemente ileso de su aventura en el Misisipí. El poodle fue enviado por avión a su dueña en el Istmo.

Dirigir el personal de Nueva Orleans era responsabilidad de Joseph Quintas, quien trataba regularmente con los empleados locales de las divisiones de Adquisiciones y de Transporte Acuático, en el interés de apresurar los abastos para el Canal. Quintas mantenía, además, buenas relaciones con las firmas de reparación de barcos, con quienes trataba asuntos relacionados con el mantenimiento y reparación del *Cristobal*.

Con el retiro del *Cristobal*, la función de transportar los abastos para el Canal de Panamá y para sus empleados, así como sus vehículos y artículos domésticos, ha sido asumida

Personas y lugares son parte del pasado del "Cristobal": de izquierda a derecha, la camarera Mary Fawson, amiga de todos; en la timonera, el Cap. Joseph Krieg y el jefe encargado de Transporte Acuático James Bird; el primer puerto de origen de la nave; toda clase de productos, desde víveres hasta locomotoras eran transportadas desde Nueva Orleans al Canal.

SS Cristobal

por el Sistema de Transporte para la Defensa. La División de Transporte Acuático ha sido abolida, pero la oficina de Nueva Orleans continuará desempeñando gran parte de sus tareas habituales como parte de la División de Almacenes.

A los 42 años de edad, el *Cristobal* ha terminado una larga carrera de servicio al Canal, pero los recuerdos que ha dejado en la memoria de los empleados del Canal perdurarán por toda la vida.

El personal de la oficina de la División de Transporte Acuático en Nueva Orleans, posa para un última foto.

La familia Carlin, da un emocionado adiós.

El Fin de una Línea

EL RETIRO ESTE AÑO DEL vapor *Cristobal* pone término a 133 años de servicio de transporte marítimo auspiciado por el Gobierno de los Estados Unidos entre los Estados Unidos y Panamá, servicio que tuvo su inicio en marzo de 1848, un año antes del descubrimiento de oro en California. Ya para entonces, el Congreso de los Estados Unidos apreciaba el valor del Istmo de Panamá como medio expedito de comunicación entre las costas este y oeste del país (que para esa época contaba con 29 estados) y autorizó a la Armada a contratar para el transporte del correo en vapor de Nueva York y Nueva Orleans a California y Oregón, vía el Istmo de Panamá.

Atendiendo invitación hecha por la Armada para que se presentaran propuestas, se organizó la U.S. Mail Steam Line que obtuvo el contrato para ofrecer el servicio directo entre Nueva York-Nueva Orleans-Panamá, con escalas intermedias en Charleston, Savannah y La Habana. El correo cruzaba el Istmo a lomo de mula y era trasbordado a una línea distinta para su entrega a los puertos de la costa occidental. Por su participación en el servicio, la U.S. Mail Steam Line recibió un subsidio anual de $290,000.

Ese reconocimiento de la importancia del Istmo como ruta conveniente hacia la costa occidental indujo el siguiente año, 1849, a iniciar la construcción de un ferrocarril transístmico. La Compañía del Ferrocarril de Panamá era, no obstante, una corporación privada establecida de conformidad con ley dictada por la legislatura de Nueva York, y registrada según dicha ley. Uno podría imaginarse el júbilo de los accionistas cuando llegaron las noticias sobre el descubrimiento de oro en California.

Durante la construcción del ferrocarril, la compañía fletó más de cien barcos para transportar abastos, y posteriormente se dio cuenta de la conveniencia de tener barcos propios. Una de sus primeras incursiones en el campo marítimo se produjo en 1850, cuando comenzó a operar dos pequeños vapores en el río Chagres. Uno de ellos era usado para remolcar barcazas relacionadas con los trabajos de construcción, pero la otra fue empleada para llevar pasajeros río arriba hasta un punto más abajo de Gorgona, aproximadamente a medio camino, desde el cual los viajeros seguían a lomo de mula o caminando para cubrir el resto del trayecto.

La Compañía del Ferrocarril de Panamá hizo dinero desde sus inicios, y los viajeros pagaban $5 únicamente por el derecho a caminar por la ruta del tren antes de que comenzara a funcionar el ferrocarril. Poco después de que el ferrocarril inició operaciones, la Compañía se convenció de la necesidad de contar con su propia compañía de vapores para brindar servicio a los navieros y para promover el negocio del ferrocarril. Al año siguiente, la compañía fundó la Central American Line, que para entonces operaba vapores en una ruta que incluía todos los puertos de la costa del Pacífico entre Panamá y Acapulco.

En 1881, la Compañía del Canal Francés obtuvo los derechos sobre la Compañía del Ferrocarril de Panamá, pero esta siguió funcionando básicamente bajo administración norteamericana. El Ferrocarril se retiró por breve período del negocio de vapores, satisfecho de depender de los servicios de la Pacific Mail Company, una firma privada subsidiada por el gobierno; pero en 1893, el Ferrocarril comenzó a operar la Columbian Line entre Nueva York y Colón.

Entre los barcos adquiridos al fundarse la Columbian Line figuraron el *Allianca*, el *Advance*, y el *Finance*, que diez años después habrían de transportar a centenares de trabajadores al Istmo para trabajar en la construcción del Canal. En 1904, cuando los Estados Unidos compraron los activos a la compañía francesa, el ferrocarril y sus vapores pasaron a ser propiedad de los Estados Unidos y la empresa recibió el nuevo nombre de Panama Railroad Steamship Line. En 1905, los vapores *México* y *Havana* fueron comprados a la Ward Line dándoseles los nombres de *Colón* y *Panama*, y en 1908, los cargueros *Shawmut* y *Tremont* fueron comprados a la Boston Steamship Company y se les cambió el nombre a *Ancon* y *Cristobal*.

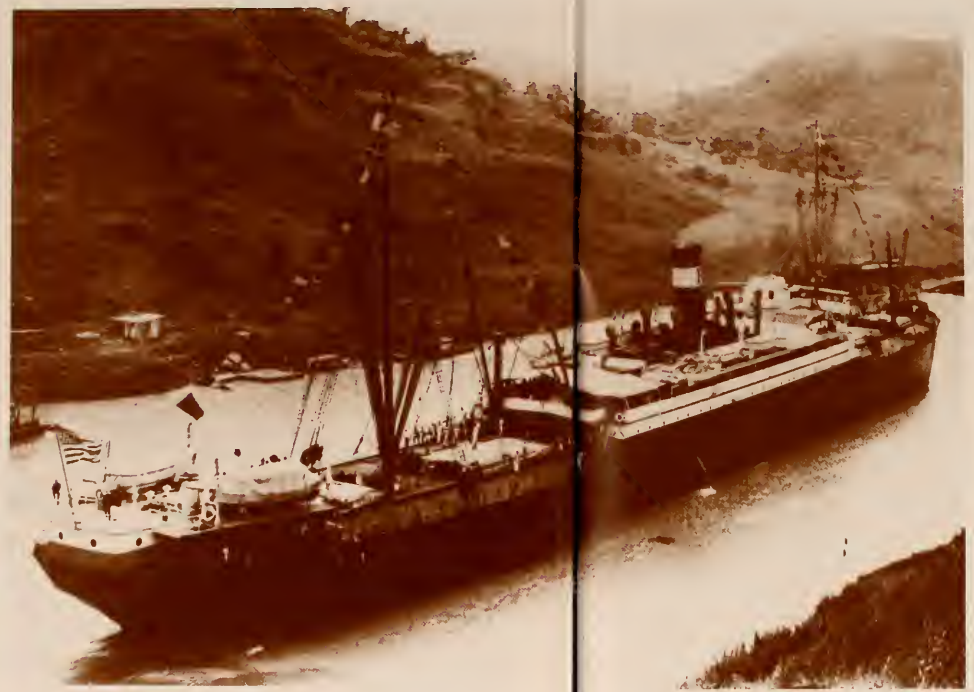
Esos homónimos de los tres últimos barcos del Canal de Panamá fueron empleados en aquellos días para transportar carga pesada de maquinaria, cemento y otros materiales para la construcción del Canal. El *Ancon* hizo historia al salir del muelle de Cristóbal en la mañana del 15 de agosto de 1914 para efectuar el primer tránsito oficial por el Canal de Panamá. En realidad, su barco gemelo el *Cristobal* había transitado el Canal pocos días antes, el 3 de agosto, en viaje de prueba no publicado para verificar que todo funcionaría bien. También merece mención el *Allianca*, que fue el primer barco en entrar a una esclusa. Viajó desde el mar hasta las esclusas de Gatún y al lago Gatún ida y vuelta el 8 de junio de 1914.

La baja en el comercio mundial a principio de los años 1920, combinado con la reducción en la carga hacia la Zona del Canal producida por la terminación de los trabajos de construcción del Canal, mermaron el volumen de flete manejado por la Panama Railroad Steamship Line. El *Allianca* y el *Advance* fueron retirados de servicio. El *Finance* se había hundido en un puerto de Nueva York en 1908, tras haber sido embestido por otro barco en medio de la niebla. Cuatro de las 148 personas a bordo del *Finance* murieron en el accidente.

El *Ancon* y el *Cristobal*, que habían sido reacondicionados a un costo de $1 millón para prestar servicio de carga y pasajeros, continuaron sirviendo la ruta entre Nueva York y el Istmo hasta 1939. Ese año fueron reemplazados por tres barcos de carga y pasajeros de primera clase, el *Cristobal*, el *Panama* y el *Ancon*. Estos barcos gemelos fueron construídos por la División de Astilleros de la compañía Bethlehem Steel en Quincy, Massachusetts, a un costo aproximado de $4 millones cada uno, suma que fue pagada de las ganancias del Ferrocarril de Panamá.

El *Panama* fue el primero de los barcos de la flota en ser terminado. Fue bautizado el 24 de septiembre de 1938 por la Sra. Raquel de la Guardia de Boyd, esposa del finado Presidente Augusto S. Boyd, quien era a la postre ministro de Panamá ante los Estados Unidos. El siguiente mes de abril el *Panama* hizo su viaje inaugural de Nueva York a Cristóbal.

El Fin de una Línea



El vapor "Ancon" original, visto al extremo izquierdo (parte superior) y arriba, ayudó a transportar a 1,500 trabajadores de la isla de Barbados a Cristóbal en 1909, y en 1914 hizo el primer tránsito oficial por el Canal. El "Cristobal" y el "Allianca", a la izquierda (parte superior y abajo) hicieron tránsitos de prueba previos. El Secretario de Guerra de los EE.UU. Harry Woodring y su esposa participaron en el bautizo del "Ancon", al extremo derecho. Los lujosos interiores, a la derecha (de arriba hacia abajo) eran característicos también del "Cristobal" y el "Panama". El "Ancon", visto al extremo izquierdo (al fondo) estableció un glorioso récord de servicio durante la guerra.

El Fin de una Línea

SS CRISTOBAL

El *Ancon* comenzó a prestar servicio el 6 de julio de 1939, tras haber sido bautizado en Massachusetts en la forma tradicional por la esposa del Secretario de Guerra de los Estados Unidos Harry Woodring.

El *Cristobal*, el tercer y último de los barcos en ser construído, fue botado al agua el 4 de marzo de 1939, una vez que la esposa del entonces Gobernador de la Zona del Canal Clarence S. Ridley, rompió en su proa una botella de champaña. El *Cristobal* zarpó de Nueva York a fines de agosto, siendo esperado su arribo con ansiedad por muchos en el Istmo deseosos de realizar el viaje de regreso para asistir a la Feria Mundial.

Cuando los nuevos barcos fueron puestos en servicio, la Panama Railroad Steamship Line simplificó su nombre al de Panama Line y, por primera vez, anunció el servicio de vapores como atracción turística. Los cruceros entre Nueva York y Panamá con escalas en Puerto Príncipe fueron muy populares. Además de llevar pasajeros, los barcos transportaban toneladas de bananas de la América Central y algodón, café, azúcar, plátanos y madera de Puerto Príncipe. Los barcos hacían un buen negocio.

Cuando comenzó la guerra, el *Panama* y el *Cristobal* fueron tomados por el Servicio de Transporte del Ejército de los Estados Unidos, y convertidos en transportadores de tropas. Quizás ningún barco mercante norteamericano haya tenido una carrera bélica tan distinguida como el *Ancon*. Era el principal barco de comunicaciones de la Armada de los EE.UU. y el más conocido y durante dos años fue el único cuartel de comunicaciones en la guerra europea. Viajó más, participó en la mayor cantidad de operaciones bélicas importantes y transportó más líderes políticos y militares que cualquier otro barco de su clase. El *Ancon* corrió grave peligro durante los combates pero, milagrosamente, mientras otros barcos en sus alrededores eran torpedeados y hundidos, nunca fue alcanzado por el enemigo.

Participó en las invasiones del Norte de Africa, Sicilia, Salerno y Normandía. Cuando la guerra concluyó en Europa, fue convertido para servir en el Pacífico y se instalaron debajo y sobre cubierta grandes extensiones de alambres y toneladas de equipo y dispositivos de radio. Participó en la incursión a Okinawa y el 2 de septiembre de 1945 fue desde el *Ancon* que surgieron las noticias informando la rendición del Japón, desde la Bahía de Tokío. A bordo había 90 corresponsales de guerra, fotógrafos y camarógrafos de los Estados Unidos, Inglaterra, China y Australia. Entre ellos figuraban John Mason Brown, autor de la obra "To All Hands", que resume las experiencias de la invasión vividas en el *Ancon*, y Quintin Reynolds, que escribió sobre el *Ancon* en la obra "The Curtain Rises". Cumplido su glorioso servicio a los Estados Unidos, el *Ancon* se reincorporó a la Panama Line el 25 de febrero de 1946.

El *Panama*, rebautizado el *James Parker*, atracó frecuentemente en Cristóbal durante la primera etapa de la guerra. Posteriormente sirvió en el Atlántico a lugares tan remotos como Africa y entonces se mantuvo prestando servicio entre los Estados Unidos y en la guerra del Atlántico. Poco antes de volver al servicio civil, el barco fue convertido nuevamente, en esta ocasión para transportar esposas y bebés. En un viaje, el *Panama* también trajo pinturas valoradas en $80 millones que los alemanes habían saqueado de varias capitales europeas. Se abrió espacio para las obras de arte en el comedor con aire acondicionado y posteriormente fueron entregadas a la Galería Nacional de Arte en Washington, D.C.

El *Cristobal* fue devuelto el 14 de junio de 1946 después de cuatro años y cinco meses de servicio militar. La primera misión de la nave bajo servicio militar fue transportar tropas a Australia, en donde fue cargada de artillería para Nueva Caledonia. Llevó tropas a Suez y tomó parte en la invasión de Casablanca, y prestó servicio en la zona del Mediterráneo, desembarcando tropas en la playa Utah tras la invasión a Normandía. Cuando terminó la guerra, el *Cristobal* transportó los heridos y esposas e hijos de los combatientes de 17 naciones aliadas de los Estados Unidos.

El 1º de julio de 1951, la Compañía del Ferrocarril de Panamá fue abolida por decreto ejecutivo del Presidente Truman, tras 102 años de servicio. Como consecuencia de una reorganización administrativa, el ferrocarril y la línea de vapores pasaron a ser divisiones separadas de la Compañía del Canal de Panamá.

En el transcurso de los años surgió oposición en la industria naviera a la operación de la Panama Line por el Gobierno de los Estados Unidos. No obstante, el Congreso aceptó la tesis de que por su condición estratégica el Canal necesitaba su propio servicio de abastos y que podría ser tomado bajo control de la compañía del Canal en cualquier momento de emergencia. En 1932, el Presidente Hoover recomendó que se aboliera la compañía de vapores, pero la Cámara de Representantes resolvió mantenerla. Sin embargo, la vieja controversia continuó y después de varios meses de acaloradas audiencias, el 24 de diciembre de 1960, el Presidente Eisenhower ordenó al Canal de Panamá que suspendiera el transporte de carga comercial y de pasajeros que no fueran empleados del gobierno, a partir del 10 de febrero de 1961. Así se suspendieron los embarques de bananas, cocos, chatarra de metal y cueros, y las amplias bodegas viajaban vacías.

Diez días después, el *Ancon* zarpó de Nueva York por última vez. El terminal de la Panama Line fue trasladado del Muelle 64, de North River, a las instalaciones puestas a disposición de la compañía por el Terminal de Transporte del Ejército de los EE.UU. en las calles Dauphine y Poland, en Nueva Orleans. El *Ancon* inauguró la nueva y más corta ruta entre el Istmo y Nueva Orleans, renovando antiguos lazos.

En junio de 1961, el *Ancon* fue retirado y un año después fue entregado a la Academia Marítima del estado de Maine, en donde sirvió como barco de entrenamiento durante 10 años. En 1973, el glorioso *"Mighty A"*, o sea, el "Poderoso Ancón", como se le conocía durante la guerra, fue desmantelado, su maquinaria y equipo vendidos y el casco cortado para chatarra.

El servicio entre Cristóbal y Nueva Orleans iniciado por el *Ancon* fue asumido por el *Cristobal*.

P

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08545 6019